Edición y corrección: Lidia Esther Martínez Pérez
Diseño interior y cubierta: Frank Herrera García
Diagramación: Israel de Jesús Zaldívar Pedroso

© Alberto Abreu Fernández, 2006
Sobre la presente edición,
Editorial "Félix Varela", 2006

ISBN 959-07-0216-3

Editorial Félix Varela
San Miguel No. 1111,
e/ Mazón y Basarrate,
Vedado, Ciudad de La Habana.

Con especial agradecimiento a Regla Estrada Martínez, nuestra colaboradora y amiga, cuya pujante contribución a la materialización de este libro hizo posible su publicación, así como, a mis hijas que también contribuyeron con un notable esfuerzo a su conformación y con su amor, incentivaron la realización de este.

EL AUTOR

ÍNDICE

Prólogo / 7

I. El derecho marítimo / 9

II. El buque como elemento propio del derecho marítimo y sus formas de adquisición / 13

III. El mar territorial / 29

IV. La hipoteca naval al amparo de la legislación vigente / 38

V. El Contrato de Transporte Marítimo y sus antecedentes / 50

VI. El Contrato de Fletamento y clases que rigen en el mercado internacional / 61

VII. El Conocimiento de Embarque y otros documentos del transporte marítimo. Modalidades principales en operaciones de carga inherentes al transporte / 111

VIII. Riesgos, daños y accidentes marítimos. Las averías. El seguro marítimo y los *Pandi Club.* El salvamento / 131

IX. La clasificación de los buques / 147

X. Las actividades portuarias / 150

XI. Contrato de Pasaje / 154

XII. El Contrato de Remolque / 157

XIII. La responsabilidad civil y sus limitaciones / 159

Apéndice / 163

Bibliografía / 223

PRÓLOGO

No es posible resumir en un simple texto de lectura, toda una enjundiosa obra que proviene desde épocas muy remotas como se evidencia en las propias tablas del rey Hamurabi de Babilonia en el año 2100 a.n.e., ni es esa nuestra pretensión.

En la edición del libro *Fundamentos de derecho marítimo y comercial*, publicado en 1990, apreciamos múltiples deficiencias de índole material y sustancial que eran necesario corregir, así como, las transformaciones surgidas en la transportación marítima de mercancías durante la década con la que culminó el pasado siglo, lo que nos hizo pensar en la confección de un nuevo texto, tomando el anterior como elemento referativo.

La pretensión de este libro es que pueda resultar de utilidad a los hombres de mar y a las personas vinculadas o relacionadas con el transporte marítimo, dar a conocer sus exigencias técnicas y económicas, así como, contribuir a la formación de los estudiantes de los centros docentes de nivel superior que reciben esta materia.

El libro abarca de forma concisa los temas de mayor importancia en este ámbito como: el *derecho marítimo,* el *buque* como medio fundamental del transporte marítimo, temas sobre la evolución y desarrollo del *transporte marítimo, el derecho del mar, el régimen hipotecario, el Contrato de Transporte Marítimo, el Conocimiento de Embarque; las siniestralidades, el seguro marítimo* y otros; hasta concluir con la *actividad portuaria,* las *zonas francas,* los *Contratos de Pasaje y Remolque,* y la *responsabilidad civil y sus límites.*

Con un sentido pragmático se incluyeron proformas de Contratos de Fletamento como son: *Fletamento a Tiempo* (Baltime, 1939) *Fletamento por Viaje* (Gencon) y *Fletamento a Casco Desnudo* (Barecon A y B, y Barecon 89), así como, las proformas de los *Contratos Internacionales de Administración* (Shipman) y de *Tripulación* (Crewman) y modelo de *Conocimiento de Embarque* (Genbill 76), así como, la actualización de convenios y reglas internacionales.

*El derecho en el transporte marítimo***,** es un texto redactado en forma comprensible para todos los interesados en esta rama del derecho, sean estudiantes o profesionales de la actividad y que tiene distintos usos.

Esperamos que nuestros propósitos logren alcanzar los objetivos deseados.

ALBERTO ABREU FERNÁNDEZ
Profesor Titular de la Universidad de la Habana

I. EL DERECHO MARÍTIMO

1. Concepto

Las peculiaridades del transporte marítimo y sus características *sui géneris*, ejecutado a través de una vía que con frecuencia suele resultar hostil como es el mar, hacen de este medio de transportación una aventura marítima o *sea venture*, como dicen los anglosajones; sus nexos con el derecho terrestre en razón de la carga que transporta y que constituye un interés lucrativo como resultado de una previa transacción mercantil, unido a otros factores vinculados con el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva, la plataforma continental y la zona de pesca de los estados ribereños, han sido factores indispensables para el surgimiento y establecimiento de regulaciones o normativas jurídicas, reguladoras de este, que es la transportación marítima en sus distintas facetas.

Conceptualmente hay que decir que el derecho marítimo es el conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones de la navegación y el comercio marítimo, constituyendo parte del derecho mercantil, pero estrechamente vinculado a las diversas ramas del derecho, tanto público como privado, a pesar de tratarse de un derecho particularista como veremos más adelante en las notas características, pues tiene por objeto satisfacer las necesidades del comercio marítimo.

Estas normas, podemos decir, que son el producto de los usos y costumbres, resultantes de las realidades que las crean, teniendo en cuenta que originalmente se trataba de regulaciones a la navegación y no al comercio como se apreciará en el Tema V *El Contrato de Transporte Marítimo y sus Antecedentes*.

2. Fuentes

El derecho en sentido genérico ha sido calificado como la expresión de una clase y que se erige mediante la ley, lo que nos lleva a pensar que el derecho marítimo tiene como fuente de esta rama del derecho su norma escrita; sin embargo es necesario tener en cuenta que en el ámbito del comercio marítimo no se constriñe a estas fuentes, sino que ellas son diversas, prevaleciendo el derecho consuetudinario como en lo sucesivo podremos observar.

Las fuentes históricas del derecho marítimo parten de los usos y costumbres, pero en su conjunto podemos hallarlas, además en el derecho consuetudinario, en el estatutario que es la norma escrita como comentado, en la jurisprudencia y en la doctrina.

El derecho consuetudinario es la voluntad jurídica, el uso sistematizado o ininterrumpido y prolongado para cubrir los vacíos legales y en otros casos la inadaptación de las normas vigentes pero inaplicables por su obsolescencia, teniendo que recurrirse a los usos y las costumbres marítimas (*Inveterata consuetudo pro lege custoditur*) “la costumbre inveterada es ley”, lo que le da ese rango de ser la más importante fuente del derecho marítimo.

Estos usos a su vez, se dividen en interpretativos o convencionales, que es cuando se hace necesario interpretar determinadas siglas o abreviaturas, como ocurre en los *Incoterms*, al referirnos a sus términos, como son: CIF, FOB, FAS, etc., lo que posibilita el empleo de expresiones abreviadas. También se clasifican en normativos, cuyo objetivo es cubrir las faltas legales por ausencia de regulaciones apropiadas, vistos en el mercado de fletes y otros.

Podemos decir que en gran medida el derecho consuetudinario es llevado al derecho estatutario a través de los tratados y convenios internacionales, es decir, la forma escrita en que se desarrolla esta fuente, que está a cargo de la autoridad facultada y clasificada en:

- Las que afectan las propias instituciones del derecho marítimo, como son a los armadores.
- Las que afectan el derecho marítimo, pero trascienden a otras ramas del derecho como lo es el seguro marítimo.
- Las que afectan a ramas diferentes al marítimo, como es la compra-venta de un buque que atañe al derecho civil.

La jurisprudencia se refiere a las decisiones adoptadas por los tribunales, en su interpretación legal.

Finalmente tenemos la doctrina, que se trata de opiniones dadas por tratadistas sobre determinados tópicos, pero es de menor empleo.

3. Notas características

– El particularismo el cual se refiere al carácter peculiar del derecho marítimo, como fue citado al inicio de este tema, lo que le hace ser diferente de otras ramas, como lo es el que sin perder el buque su carácter de bien mueble, a los efectos hipotecarios se considera un bien inmueble y su publicidad se manifiesta por la vía registral; el abanderamiento como medio identificativo de la nacionalidad es otro rasgo particular de esta rama del derecho, al igual que otros aspectos propios de este.
– La autonomía que hace que se rija por normas propias y solo en la ausencia de regulaciones y la inaplicabilidad de los usos y costumbres, son de aplicación los principios generales del derecho.
– El tradicionalismo se refiere a la inmutabilidad de esta rama, pues sus normas no cambian según las propias transformaciones socioeconómicas, como ocurre con otras ramas del derecho, lo que las hacen ser más consistentes y estables, aunque menos dinámicas y evolutivas.
– La universalidad, consiste en su carácter cosmopolita, pues su aplicación no se limita a un país determinado, sino que trasciende a otras naciones.

4. El transporte marítimo en Cuba

En cuanto al transporte marítimo en Cuba, debemos retrotraernos a la época colonial, toda vez que la distancia entre la entonces metrópoli que era España y sus colonias en América, dieron lugar a la instalación de un centro de reparaciones y construcciones navales en Cuba, lo que se llevó a cabo en las áreas que coincidentemente en la actualidad ocupan la Empresa Nacional de Astilleros, lo que pudiéramos calificar como un despegue para el comienzo de lo que ha sido el auge de la actividad naviera en Cuba.

A principios del pasado siglo fue constituida una Empresa Naviera Nacional, integrada por 29 embarcaciones, cuyo tráfico era entre puertos o puntos de la isla, es decir, dentro de sus aguas territoriales, considerado como cabotaje en la actividad del transporte marítimo.

El advenimiento de la segunda guerra mundial, motivó en Cuba el surgimiento de un incipiente mercado de fletes, lo que posibilitó el empleo de dichas embarcaciones y la creación de una importante fuente de trabajo en el país, pero que se vio afectada como consecuencia de la llegada a nuestras costas de los submarinos alemanes.

En el año 1948, se produce un renacer de la actividad con la adquisición de cuatro embarcaciones y que se incrementa en 1950 con nuevas adquisiciones, pero todas en manos de entidades privadas y en función de extranjeros, con preeminencia de estadounidenses, como lo prueba la propia naviera Browning constituida en 1958, por un norteamericano vinculado a la tiranía bastistiana y que se retiró con el advenimiento de la Revolución, existiendo en aquellos momentos tres entidades navieras con el nombre de Dalpha, Vacuba y Golfo, las que poseían en conjunto un total de 14 embarcaciones dedicadas a la explotación del transporte de mercancías por vía marítima.

En el año 1960, se produce la ruptura de las relaciones con los EE.UU., cuya acción inmediata fue la supresión por parte del gobierno de dicho país del suministro de los productos que tradicionalmente venían ofertándonos, así como, la no adquisición por parte de ellos de productos cubanos y la negativa al procesamiento del combustible, lo que motivó que tuviéramos que recurrir a nuevos mercados, pero a distancias mucho mayores, y nos obligó a un crecimiento inesperado de la marina mercante con cuantiosas inversiones y a tener que acudir al mismo tiempo al mercado de fletes como apoyo naviero para dar cumplimiento a los compromisos de transportación, independientemente de la estructura portuaria que fue necesario crear conjuntamente con la instalación de almacenes que pudieran responder al tráfico y al volumen de las importaciones de ese nuevo mercado.

En el orden legislativo, nuestras regulaciones marítimas estaban limitadas a disposiciones retrogradas que han venido produciendo vacíos legales como ocurrió con el Código de Comercio en vigor desde 1886 que proviene del Código de Comercio de España de 1885 y cuyos antecedentes están en el Código de Comercio español de 1829, sin pretender desconocer lo valioso de dicha codificación; la Ley de Puertos española de 1880 implantada en Cuba en 1890 y otras normas, aún vigentes pero que no se adecuan a las actuales condiciones socioeconómicas, por lo que al de cursar de estos años, se han promulgado nuevas normas como la Ley de Procedimiento Aduanal de 1963 y derogada por el Decreto Ley 162, así como el Decreto Ley 230 de 28 de agosto del 2002 de Puertos y su Reglamento, implantado mediante el Decreto 274 del 24 de diciembre del 2002 y se trabaja en la de Navegación y otras relacionadas con la actividad.

Como hemos podido apreciar, la herencia adquirida por Cuba al advenimiento de la Revolución fue nefasta en materia de tonelaje de registro bruto, obligándonos a un dinámico crecimiento ante la política de agresiones y de bloqueo por parte del gobierno de los EE.UU., lo que dada nuestra condición insular con una economía abierta y dependiente del comercio exterior, acentuaban la necesidad de ese crecimiento, lo que se pudo lograr de forma dinámica con un gran esfuerzo interno y con el apoyo de terceros países.

El incremento de nuestra flota, tanto la mercante como de cabotaje y pesca, así como otras, hizo que la actividad marítima tuviera un gran auge en Cuba, como lo evidencia el hecho que de las 14 embarcaciones existentes al advenimiento de la Revolución, ya a principios de la década de los años 90, el país contase con más de 100 embarcaciones, solamente en lo que es navegación de altura, a parte de las de la flota pesquera, de cabotaje y otras.

Como antes fue citado, en el mismo orden fue creciendo nuestra infraestructura portuaria y de almacenes para responder a las grandes distancias de los nuevos mercados.

En el orden institucional, podemos decir que en el año de 1953 y mediante la Ley Decreto 1000 había sido creada la Corporación Nacional de Transporte, la que un año más tarde se constituyó como organismo autónomo.

A principios del año 1959 fue creada la Oficina de Fomento Marítimo, aglutinadora de toda la actividad marítima, incluida la pesquera y más tarde se constituyeron las denominadas líneas de Navegación Mambisa, que comprendían muelles, almacenes, y otros elementos de la transportación marítima, los cuales fueron desglosados en las empresas de Navegación Mambisa como transportista, la de Terminales Mambisa como operadora portuaria y la Consignataria Mambisa como agencia marítima.

En el año 1961, y por la Ley 960, se creó el Ministerio de Transporte, quien asumió la rectoría del transporte en Cuba, incluido lo referente a la navegación civil marítima.

Por la Ley 1229 de 1970 se creó el Ministerio de Marina Mercante y Puertos, que asumió las funciones que hasta ese momento desempeñaba el Ministerio del Transporte en la esfera marítima portuaria y al extinguirse este organismo por la Ley 1323 en 1976, el MITRANS retoma dicha actividad, quedando confirmada la rectoría en dicha esfera a través del Decreto Ley 67 de 1983 y más tarde por el Decreto Ley 147 de 1994, reiterándose por otros acuerdos gubernamentales, manteniendo este organismo la condición rectora, no obstante haber asumido el MIP el control de la explotación de los buque mercantes, a través de la Asociación PESPORT y posteriormente por la Asociación ANTARES, la que más tarde fue constituida como grupo empresarial de navieras con el propio nombre de ANTARES, a las que se le asocian diversas empresas navieras dedicadas a la operación de transporte de cargas líquidas, secas, refrigeradas y contenedorizadas, vinculadas al sector del transporte.

En el año 2000, cesa el control y la explotación por parte del Ministerio de la Industria Pesquera de los buques mercantes, fue escindido el grupo empresarial ANTARES de dicho sector, y este quedó vinculado al organismo rector de la actividad.

En el ámbito internacional, la actividad se rige por múltiples tratados y convenios, de carácter gubernamental y no gubernamental, como son: la OMI, UNCTAD, UNCITRAL, OIT, BIMCO, OMC, CMI y otras.

II. EL BUQUE COMO ELEMENTO PROPIO DEL DERECHO MARÍTIMO Y SUS FORMAS DE ADQUISICIÓN

1. El buque

El buque constituye el medio fundamental del transporte marítimo y el objeto esencial del derecho marítimo, por lo que podemos calificarlo como el elemento central de las relaciones jurídicas en el contexto del derecho privado, que devienen del comercio y la navegación marítima.

Al referirnos al contexto del derecho privado lo hacemos sobre la base de que por su propia naturaleza jurídica, los buques están supeditados a un derecho terrestre, es decir, el derecho privado. Sin embargo, independientemente de que el derecho marítimo privado, está imbuido por el derecho público (*Ius privatum sub tutela iuris publicit later*), el buque es un medio de transportación marítima internacional, por lo que se contrae a su vez, al derecho marítimo público, tanto al internacional como al procesal, penal, administrativo y otras ramas del derecho.

Por otro lado, es necesario tomar en consideración que la vía de comunicación del buque es el mar, el que ocupa casi las tres cuartas partes de la superficie del mundo y constituye un abaratamiento de costos al no tener gastos de conservación de la vía, lo que unido a que el buque es el medio de transportación de más capacidad con gran economía, trasladándose a grandes distancias con autonomía propia, hacen que este medio sea el de mayor empleo en el comercio internacional, como lo prueba el hecho que más del 90 % de dicho comercio se efectúa por la vía marítima.

De esta infinidad de actividades y vínculos deviene todo un complejo de relaciones jurídicas de diversas naturalezas, que convierten al buque en un objeto de derecho *sui géneris*.

Los diversos medios de transportación y otros usos marítimos de flotabilidad hacen difícil la definición del buque, lo que ha motivado que se hayan emitido múltiples descripciones, desde la más conservadoras hasta algunas muy amplias, como son:

- Gay de Montellá (español), dice que el buque es una unidad con individualidad propia compuesta de un conjunto de cosas unidas mecánicamente que forman un todo orgánico, que mientras dure la unión, las partes aisladas no pueden formar por sí solas objeto y derecho.
- Riper (francés) dice: “el buque es una máquina flotante, destinada a la navegación”.
- Fariñas (español), manifiesta que: “el buque en su aspecto material es un conjunto orgánico de elementos diversos que integran una unidad funcional, generadora de relaciones económicas y jurídicas.
- Las Reglas de la Haya de 1924, en su artículo 1 dicen: “un buque es cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancía por mar”.
- El artículo 60 del Reglamento del Registro Mercantil publicado mediante el Decreto 1444 del 6 noviembre de 1932, dice:

> Se reputarán buques mercantes, para los efectos del Código de Comercio y de este Reglamento, no solo las embarcaciones destinadas a la navegación de altura o cabotaje, cualquiera que fuese su medio de propulsión, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, gánguiles y cualquier otro aparato flotante, destinado el al servicio de la industria o del comercio marítimo, fuera o dentro de los puertos.

- El Código de Comercio japonés, da la definición siguiente: "un buque es toda embarcación empleada en la navegación en actos de comercio".

Por otra parte, tenemos que nuestro Código de Comercio al igual que otros, no establece definiciones técnicas en cuanto al buque, con excepción del chileno, el venezolano y algunos pocos en latinoamérica; no obstante, es necesario considerar lo expresado en el Reglamento del Registro Mercantil por su amplitud y aun cuando se ha puesto en vigor un nuevo instrumento jurídico modificativo del anterior Registro Mercantil, mediante el cual le es concedida la rectoría registral en materia de buques al Ministerio del Transporte, con el nombre de Registro Marítimo Nacional; el mencionado reglamento puesto en vigor en el año de 1932, al momento de la confección de este libro conservaba su vigencia por no haber sido derogado, lo que permite el empleo de su clausulado y cuya definición de buque como antes fue expuesta es extraordinariamente amplia.

A lo anterior debemos añadir, que dada la condición de bien mueble *sui géneris* del buque, no queda sometido al derecho común de los demás bienes muebles, lo que hace más compleja la caracterización de este medio de transporte.

Esta diversidad de definiciones y conceptos relativos al buque ha dado lugar a interpretaciones contradictorias, que devienen en litigios que a su vez han requerido de análisis muy específicos por las mismas razones; no obstante somos de la opinión que sus rasgos más significativos podemos hallarlos, en su condición de ser un medio que posea navegabilidad, flotabilidad y gobierno.

De acuerdo a las diversas características que en la actualidad revisten estos medios de transportación, agrupados a los efectos de su clasificación y registro en varias listas que más adelante se relacionan, consideramos que el concepto de buques debe estar dado a aquellos medios cuyo arqueo bruto supere a las 500 unidades y los que estén por debajo de estas, o la potencia propulsora de su máquina principal sea inferior a los 750 kw, deben ser considerados como embarcaciones; y los que su funciones principales sean las de completamiento o apoyo a las actividades marítimas, como las grúas flotantes, patanas y otras de similares funciones, deben ser denominados artefactos navales.

Esta clasificación de buques, embarcaciones y artefactos navales es el resultado del estudio y análisis de la naturaleza de estos medios, lo que no significa que se trate de un concepto absoluto dada su diversidad, atendiendo a las características de las diversas áreas e incluso de los intereses de algunas instituciones o entidades vinculadas con el sector marítimo, y es por ello que en múltiples publicaciones, al dar definiciones de estos medios se dice que es sólo a los efectos de la propia publicación.

1.1. La naturaleza jurídica del buque

Otro de los aspectos que ha resultado controvertido en relación con el buque, es su naturaleza jurídica como anteriormente citamos, pudiendo señalar como ejemplo la propia definición que nos da Francisco Fariñas, en cuanto al buque en su aspecto material, al decir que es "un conjunto orgánico de elementos diversos que integran una unidad funcional generadora de relaciones económicas y jurídicas", de lo cual se puede interpretar que el buque es sujeto de derecho, al ser personificado, cuya interpretación no dista mucho de la realidad según la apreciación de los asistentes al Congreso internacional marítimo, efectuado en Génova en 1892, quienes al clasificar el buque le dieron el carácter de sujeto.

Sin embargo, la posibilidad de considerar al buque como sujeto de derecho contrasta con el propio principio de la limitación de la responsabilidad de la propiedad naval que establece, que por las obligaciones contraídas por el buque, el propietario solo responde por el límite del valor del buque, su flete y accesorios, sin afectación de otros bienes de su propiedad y así fue definido en la mayoría de los países, con excepción de aquellos que le dan un mayor alcance a los límites de responsabilidad como se alude en el tema: *La responsabilidad civil y sus límites*.

Además, como bien señalara el tratadista español Joaquín Garrígues, no es posible ser al propio tiempo sujeto y objeto del derecho, pues ninguna taumaturgia jurídica puede trasformar en persona una cosa.

Otro elemento a tomar en consideración, es que en torno al buque existe todo un complejo de relaciones jurídicas de diversa índole, con incidencia en casi todas las ramas del derecho, a lo que habría que añadir que a pesar de tratarse de un bien cuya actividad como medio de transporte es plenamente marítima, es decir en el mar, está estrechamente vinculado al elemento de tierra, pues como es de apreciar en el transporte de mercancías la razón de ser del buque es la carga, independientemente de las relaciones con el puerto, aduanas y otros.

Agregamos a lo anterior, el carácter híbrido del buque como bien, el que a todos los efectos es considerado una cosa mueble por su propia naturaleza, sin embargo, recibe tratamiento de inmueble a los efectos hipotecarios.

Todo este conjunto de eventualidades es lo que contribuye en gran medida a que el buque sea considerado un bien de carácter *sui géneris*.

1.2. La calificación del buque

De acuerdo a la naturaleza jurídica del buque, es calificado como "cosa" propiamente, teniendo en cuenta que es objeto de derechos y obligaciones, desdoblándose al mismo tiempo en "cosa compuesta" y "cosa mueble".

Como "cosa compuesta", este se subdivide en "partes constitutivas" que son el casco, la máquina, la cubierta, etc., y en "pertenencias", que lo constituyen las anclas, los botes salvavidas y demás que son sus complementos. Su condición de cosa mueble está dada por su movilidad y naturaleza.

Esta calificación del buque debemos decir que reafirma su condición *sui géneris*.

1.3. De su clasificación

Otro aspecto de gran importancia del buque, lo constituye la clasificación de que puede ser objeto, pero no estamos aludiendo a la clasificación como acto registral ante una sociedad clasificadora el que trataremos más adelante, sino que nos referimos a la clasificación atendiendo a la índole de su tráfico y naturaleza de este; la división entre público y privado, tan debatida y sobre la que han recaído teorías como *El Alter ego* o el *Otro yo*, así como a la subclasificación atendiendo a la zona de navegación y a su empleo.

En el primer grupo relativo a su tráfico, podemos citar a los buques de travesía internacional o de altura y que se registran en la lista primera de la matrícula; en la lista dos de la propia matrícula aparecen los de cabotaje; mientras que en la tres se registran los de pesca; en la cuatro son matriculados las embarcaciones que navegan en aguas interiores de puertos o bahías y los de recreación deportiva o turística van a la cinco, mientras que los de servicios especiales no comerciales, aparecen en la seis, formando todos en su conjunto las denominadas listas de embarcaciones.

En cuanto a la clasificación que atiende a la naturaleza de su tráfico, están los buques de conferencia o línea, los buques no conferenciados o *outsider* y los llamados *tramps*, cuya acepción en idioma español sería la de trotamundo, pudiendo denominárseles por su forma de contratación como "ocasionales".

Los buques de conferencia o líneas son los que tienen un itinerario regular entre puertos en un determinado tráfico y son contratados sus servicios como buques de líneas por asociaciones navieras, que por lo general, trabajan sobre una ruta determinada, y establecen una política común de flete.

Los no conferenciados conocidos por *outsider* son los buques que a pesar de estar dentro del tráfico de las conferencias, no forman parte de estas y no están sujetos a las regulaciones de flete y tarifas que se establecen en las conferencias, pudiendo pactarlas libremente.

En cuanto a los buques *tramps* u ocasionales, son los que no tienen itinerarios fijos y por lo general responden a un Contrato de Fletamento, por lo que el flete es pactado entre el armador y el fletador, por lo tanto es fluctuante de acuerdo a las condiciones del mercado.

Una de las formas de ordenación o clasificación que revisten una significativa importancia, la tenemos en los denominados buques públicos y buques privados; los primeros están sujetos a la realización de funciones estatales como los buques pertenecientes a la Marina de Guerra y que tienen por objeto proteger y salvaguardar los intereses de un país, así como, aquellos que realizan actividades de servicio público, como son: los de investigación científica, hidrográficos, oceanográficos, los buques que son ambulancia y otros que prestan servicios análogos, es decir afectos al servicio estatal.

Es de tener en cuenta que los buques públicos, es decir, aquellos cuya función ha de ser

estatal, cuando presentan servicios de carácter comercial, son considerados buques privados en su clasificación y no públicos. Estos buques clasificados como privados, son aquellos explotados por armadores o entidades cuyos objetivos son puramente comerciales.

Lo anterior ha provocado ciertos conflictos, motivados por la participación de los estados en actividades comerciales con sus embarcaciones, lo que dio lugar a que en algunos casos litigiosos los armadores de estas embarcaciones se acogieran a los principios de la inmunidad por soberanía que le es dable a los Estados, por lo que en una reunión sostenida por el Comité Marítimo Internacional en Londres en 1922 se acordó un estatuto para buques estatales o públicos que difería totalmente de la explotación comercial y fue aprobado años después en 1926 el Convenio sobre inmunidad de los buques del Estado, en el que se define que los buques estatales que tengan participación en el tráfico comercial quedan sujetos a las reglas que rigen para los buques privados, no pudiéndose acoger al principio de la inmunidad, posición esta reafirmada por la III Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

La inmunidad por soberanía se basa en la igualdad soberana de los estados y teniendo en cuenta la teoría restringida de aplicación de los países de que los buques inembargables son los afectos al servicio estatal, sólo son los buques públicos los inembargables, no así los dedicados a las actividades comerciales.

No obstante, se ha venido aduciendo la vigencia de la teoría del *Alter Ego*, conceptualizada por algunos como el conjunto de relaciones entre diversas entidades bajo la dirección y subordinación económica de un ente común, permitiendo la acción de embargo sobre cualquiera de las entidades que forman parte de ese grupo, siempre que el deudor sea parte, tratando de quebrar al mismo tiempo el denominado "velo corporativo" de algunas entidades, las que han sido constituidas con personalidad jurídica independiente y patrimonio propio, y a pesar de ello algunos tribunales han aceptado dicha teoría permitiendo el reconocimiento previo de un embargo y la ejecución sobre buques de navieras radicadas en un país donde el deudor tiene también su domicilio legal basado en el factor piramidal de la unidad de subordinación económica.

Al mismo tiempo debemos decir que los buques privados se subclasifican:

- Atendiendo a la zona de navegación, que son los de travesía, cabotaje y fluviales.
- Atendiendo a su empleo, que son los de carga líquida como son los mieleros, de transportación de combustible y otros, y de carga seca pudiendo citar los graneleros, tanqueros, refrigerados, porta contenedores, etc.

Hasta aquí nos hemos referido a la definición del buque, su naturaleza jurídica y formas de clasificación, ahora trataremos al buque como objeto de propiedad.

2. El buque como objeto de derecho de propiedad

En el texto titulado *Derecho marítimo* de Lord Chorley y O.C. Giles, se dice: "que una persona que desee dedicarse al tráfico marítimo puede fletar un buque, comprarlo o hacer que le construyan uno especialmente"; pero la adquisición de un buque no es un simple procedimiento de compra como la de otro bien cualquiera de uso o de consumo, sino que suele resultar todo un complejo mecanismo, en virtud de las propias normas reguladoras de la materia en cada país.

Es así el caso, por ejemplo, de España donde la ley establece la prohibición de la venta de buques españoles o extranjeros, cuando el tonelaje de registros es mayor de 500 toneladas. No obstante, dicha prohibición no limita la construcción de buques en astilleros españoles para extranjeros y en el caso de la compra–venta, esta se puede realizar, siempre que se cumplan determinados requisitos administrativos previos a la transferencia de la propiedad.

En el derecho inglés, la Merchant Shipping Act (Ley de la Marina Mercante) de 1894 establece que la posesión de un buque británico solo le es dable a un súbdito británico, bien sea por nacimiento o naturalización; sin embargo la supresión del registro británico del buque permite la transmisión de la propiedad a extranjeros.

Como se puede apreciar en ambos casos, la pretensión de adquirir un buque por extranjeros en estos países, implica todo un procedimiento previo de mutación y ajustes para que pueda hacerse efectiva la venta.

El Código de Comercio, vigente en la República de Cuba desde el primero de mayo de 1886, establece textualmente en su artículo 573, del título primero, libro tercero lo siguiente:

> Los buques mercantes constituirán una propiedad que se podrá adquirir y trasmitir por cualquiera de los medios reconocidos en el derecho. La adquisición de un buque deberá constar en documento escrito, el cual no producirá efecto respecto a tercero si no se inscribe en el Registro mercantil.
>
> También se adquirirá la propiedad de un buque por la posesión de buena fe, continuada por tres años, con justo título debidamente registrado. Faltando alguno de estos requisitos, se necesitará la posesión continuada de diez años para adquirir la propiedad.
>
> El capitán no podrá adquirir por prescripción el buque que mande.

En el libro tercero del propio Código se recoge la prescripción como forma de adquisición de la propiedad del buque (usucapión), a lo que debemos añadir el derecho sucesorio establecido en el Código Civil.

El Código de Comercio ha tenido que ser adecuado y ajustado en el orden práctico en muchos aspectos y en particular al marítimo, teniendo en cuenta las nuevas realidades socioeconómicas, mediante disposiciones jurídicas complementarias dado que este responde a normas jurídicas que fueron establecidas a finales del siglo XIX y compiladas por el citado Código. Al mismo tiempo, debemos llamar la atención en cuanto a que mientras en su párrafo primero se dispone la libertad de contratación al decir que se podrá adquirir y transmitir la propiedad del buque por cualquiera de los medios reconocidos en el derecho, hay que tener en cuenta que estos medios están restringidos por las propias regulaciones en la materia con respecto al cumplimiento de diversas obligaciones que se imponen, como se establece en nuestra propia Constitución, al decir que los medios fundamentales de transporte no pueden trasmitirse en propiedad a persona natural o jurídica, salvo que contribuyan al desarrollo del país y previa aprobación del Consejo de Ministros, la cual se ha extendido a los jefes de los Organismos de la Administración Central del Estado. Ahora bien, a priori resulta paradójico que se diga que de no ser inscripto el buque en el Registro Mercantil, no producirá efectos frente a terceros, toda vez que la inscripción es un acto de efectos publicitarios y como manifestara el tratadista Garrigues se trata de la oponibilidad frente a un tercero; sin embargo en nuestras propias regulaciones se establece, que la primera inscripción de un buque en el Registro Mercantil no sólo constituye un acto mediante el cual se acredita la propiedad, sino que es un requisito indispensable para su explotación comercial.

Ajustándonos a las formas tradicionales de adquisición y conforme a lo dispuesto en derecho, podemos decir que los modos clásicos de adquisición de la propiedad de un buque son de carácter originario y derivativo, es decir, unos nacen de la voluntad de las partes como son: la construcción, la presa, la confiscación y otros; y en el derivativo, calificado también como la transmisión de un derecho preexistente entre propietarios, podemos hallar la compra–venta en primera instancia, además de otras formas de transacciones jurídicas, las cuales comentaremos más adelante.

Dentro de estas diversas formas de adquisición de la propiedad, tenemos las ya mencionadas formas clásicas o contractuales de adquisición a manera titular y que son: la construcción y la compra–venta.

2.1. El contrato de construcción de buques

El contrato de construcción puede efectuarse por economía o administración, que es cuando los astilleros realizan la construcción por cuenta propia para ofertarlos en venta.

Esta forma de construcción tuvo su origen en tiempos de la navegación a velas, consistía en que el propio naviero adquiría los materiales y contrataba el personal para la construcción de un buque. Actualmente, este sistema es empleado por algunos astilleros en buques de poco tonelaje y de forma excepcional, pues lo usual es que la construcción de un buque, independientemente de su tonelaje, se realice por encargo en virtud de un contrato típico de construcción de buques, que es la llamada construcción por cuenta ajena.

El tratadista español Joaquín Garrigues, en su obra *Curso de derecho mercantil* señala sobre este aspecto lo siguiente:

> Fúndase la opinión de que es una compra–venta, en un concepto dinámico del derecho de obligaciones como medio de reglamentar los modos de apropiación de la riqueza y utilización de los servicios ajenos. Si fijamos como polos opuestos la venta y el arrendamiento de obra, atendiendo a que la venta supone una obligación de hacer, parece que la construcción de un buque por ajuste, poniendo el constructor no solo el esfuerzo sino también los materiales, se asemeja

> más a una venta que a un arrendamiento, en razón de que se atiende más el resultado (buque construido) que el trabajo necesario para obtener el resultado, y en razón también a que el precio se mide por el resultado y no por unidades de trabajo.

Más adelante manifiesta:

> Cuando la cosa cuya construcción se entrega es una cosa fungible, la realización de la obra aparece únicamente como medio para hacer la prestación principal, que es la de entrega y saneamiento. La calificación de este contrato como de compra–venta es aquí lógica.
>
> Más cuando se trata de construir una cosa no fungible, como es el buque, el elemento del trabajo y de la técnica viene a ser preponderantemente y hace del contrato un contrato de suministro de obra, que en el Código Civil no se distingue del puro contrato de obra.

Como se puede observar, Garrigues niega la posible existencia de la compra–venta y lo clasifica como un Contrato de Suministro de Obra, basándose para ello en que la prestación del trabajo es el medio identificativo del contrato, apoyándose en la teoría del riesgo en cuanto a que este se trasmite con la entrega y no antes.

Otro aspecto discrepante en esta materia de construcción de buques, es lo relacionado precisamente con la entrega y la transmisión de la propiedad.

Sobre este punto y de manera muy categórica, dice el inglés Lord Chorley en su libro *Derecho marítimo* lo siguiente:

> Ante todo, cuando una persona hace tal encargo realiza un pacto de compra de un buque que todavía no existe; compra lo que denomina cosas o mercaderías futuras. Se necesita poca imaginación para saber que cuando se realiza el contrato no existe propiedad alguna, y por eso no se puede trasmitir en ese momento. Jurídicamente hablando, cuando las cosas futuras son compradas o más específicamente, cuando se hace un encargo de construcción de un buque, ninguna venta es posible, pero el contrato constituirá siempre un acuerdo de vender. Siendo esto así, normalmente la transmisión de la propiedad no se produce hasta la terminación del buque, pero las partes pueden establecer que su transmisión se produzca por etapas de acuerdo con la marcha de la construcción. En realidad gran número de los litigios sobre la construcción de buques se ha basado en tales disposiciones.

De acuerdo con este criterio, la culminación del proceso constructivo del buque, implica que la propiedad de este pasa en esos instantes a quien encomendó su construcción, pero realmente entre la terminación de la obra, es decir, la construcción del buque y el traspaso de la propiedad, median una serie de actos que hasta tanto no se cumplan, no se puede hablar de cesión de la propiedad, tales como: pruebas de satisfacción del comprador, el propio registro del buque, etc.; pero indudablemente que en el orden material, el cumplimiento de la obra solicitada por el comprador, esto es el buque terminado con todas las especificaciones requeridas, hace que de hecho este se convierta en su propietario.

Nuestra legislación vigente en la materia que es el Código de Comercio de 1886 con algunas modificaciones introducidas, se refiere en su artículo 574 a la construcción de buques y en su artículo 573 dice que los buques mercantes se podrán adquirir y trasmitir por cualquiera de los medios reconocidos en el derecho. En primer término, no se tienen en cuenta otras embarcaciones que no sean buques mercantes, pero además no establece regulaciones específicas en cuanto a la construcción naval, infiriéndose que de lo dispuesto en los artículos citados se entiende que se mencione y por otro lado deja el procedimiento a lo regulado al efecto en la legislación civil.

Esto podemos apreciarlo en los propios comentarios del catedrático español F. Sánchez Calero sobre el Contrato de Construcción de buques que aparecen en el libro *Derecho marítimo* de Lord Chorley, donde se dice textualmente:

> Como nuestro Código de Comercio no se ocupa de la regulación específica del contrato, ha de acudirse a los preceptos contenidos en el Código Civil (refiriéndose al Código Español). Aparte de estos son aplicables los preceptos generales relativos a los contratos mercantiles (artículos 50 y siguientes del Código de Comercio), ya que el contrato de construcción de buques es mercantil, tanto por el criterio formal de su mención en el propio Código (Art. 2do. en relación con los artículos 574 y 580, párrafo 8vo, y 952, párrafo 1ero.), como por el *criterio substancial* de ser el acto en el que se concentra la actividad del constructor de buques, que es sin duda un empresario mercantil y el que por tanto ha de someterse a su status.

Este contrato recoge tantas obligaciones para el comprador como para el astillero constructor, aunque las del primero se limitan a la aceptación del buque y el pago del precio acordado. En cuanto a las del constructor, la principal obli-

gación que contrae es la entrega del buque en su perfecto estado de navegabilidad, además de otros que se acuerden en el contrato suscrito al efecto.

2.2. La compra venta del buque

Decíamos que otro de los modos de adquirir la propiedad del buque en forma titular y de carácter derivativo es la compra–venta.

La compra–venta es una forma derivativa de adquisición a título oneroso del buque para su explotación y su finalidad, está dada en la transmisión de la propiedad de ese bien que es el buque, por parte del vendedor al comprador, siendo este uno de los modos fundamentales de adquisición de buques.

El acto de transmisión implica el traspaso del bien y de los riesgos que este lleva implícito, razón por lo que dicho acto se considera un momento trascendental.

Es por ello, que el derecho inglés basado en el principio de voluntariedad de la transacción ha dispuesto las siguientes normas de aplicación:

1) Si el buque se vende incondicionalmente, la propiedad se trasmite con la conclusión del contrato.
2) Cuando el contrato establece que el vendedor hará algo al buque antes de la entrega, el comprador no adquiere la propiedad hasta que eso se hace y tiene noticia de ello.

En el caso Pierce *vs* Wood, el comprador requirió al vendedor que efectuase ciertas alteraciones; no obstante usó el buque antes de que estas fuesen terminadas, y de esto se dedujo que las partes habían querido que la propiedad pasase inmediatamente después de la conclusión del contrato.

La compra–venta de buques es tratada de forma muy escasa en el Código de Comercio de Cuba, dedicándole propiamente los artículos 576 al 580, por lo que al decir de muchos autores los preceptos de aplicación a esta transacción, eran los que resultaban del Código Civil como dijera Sánchez Calero en la compra-venta del buque con sus pertrechos, aparejos, etc., así como sus frutos; el Art. 577 en cuanto a que si la transacción se efectúa estando el buque de viaje o en puerto y la venta voluntaria o forzosa se recoge en los artículos 578, 579 y 580.

En la actualidad, son empleados modelos para esta transacción como es el *Memorandum of Agreement* (MOA) del derecho anglosajón y complementado por el *Bill of Sale* o escritura de venta y el protocolo de aceptación y entrega, entre otros.

Un aspecto de suma importancia en este tipo de transacción, es decir, en la venta de un buque, es su inscripción, pues tanto en el derecho hispánico como en el sajón, la tenencia del buque no constituye una prueba de posesión y menos de la titularidad, sino que propiamente es el acto registral de la escritura lo que acredita la propiedad, como anteriormente expresáramos y por lo tanto no es un simple acto publicitario.

A estos efectos, es necesario diferenciar muy bien la venta propiamente que es la transmisión de la propiedad, del pacto de venta que es una promesa sujeta a determinadas condiciones.

También es importante establecer la diferencia entre la venta efectuada por partes contratantes y la que se realiza con terceros, ya que en el primer caso el perfeccionamiento se produce por el acuerdo entre ellos y la escritura de la transacción en el registro correspondiente y con relación a terceros se perfecciona por la fecha real en el registro.

Dentro de los elementos básicos de este contrato tenemos el llamado elemento formal cuya importancia es fundamental, y por lo tanto tenemos que decir que va más allá de lo formal, pues los buques están sometidos a actos especiales para su adquisición y transmisión del dominio como podemos apreciar en nuestra legislación, donde el Código de Comercio en su Art. 573 establece que si la adquisición del buque no se inscribe en el registro, no produce efecto frente a tercero; para los italianos es una *condicio juris*, es decir, una condición de su eficacia, que al igual que en nuestro derecho suspende el efecto con relación a terceros; en el derecho inglés tenemos la escritura de venta (*Bill of Sale*), que constituye la prueba de la transferencia, y sin ese documento no puede haber anotación en el registro.

Como se puede apreciar las denominadas formalidades constituyen un requisito esencial en las transacciones de compra–venta de buques, que datan del siglo XVIII, cuyos requisitos son condiciones indispensables para la adquisición y transmisión de su dominio.

2.3. Otras formas de adquisición

Como manifestamos, la venta forzosa o judicial constituye otra forma de adquisición y se refleja en los Art. 578 al 584 del Código de Co-

mercio de Cuba, pero es el aspecto procesal el empleado actualmente en nuestros actos para le ejecución de estas acciones como más adelante describimos.

No obstante retomando el Código de Comercio, debemos decir que los dos primeros artículos de los antes citados se refieren a los casos de venta por inutilización, lo que tiene que hacerse por vía de los tribunales, solicitándole al juez la pretensión y las razones que la sustenten y una vez aprobado será sometido a un proceso de conformidad con la legislación procesal.

El artículo 580, se refiere a los casos de obligaciones con acreedores, a cuyo efecto dispone un orden de prelación concurrente y que sucintamente es como sigue:

1) Créditos a favor del Estado.
2) Costos judiciales.
3) Derechos de pilotaje y portuarios.
4) Gastos de conservación y venta del buque.
5) Gastos de almacenaje de aparejos y pertrechos.
6) Salarios del capitán y tripulación.
7) Reembolso de los efectos vendidos para reparación.
8) Deudas contraídas con acreedores.
9) Préstamo a la gruesa e hipotecas.
10) Indemnización a cargadores.

Es de tener en cuenta, que este ordenamiento ha sido objeto de diferentes cambios legislativos buscando un mejor orden de prelación, lo que no siempre se ha logrado como es el caso de los salarios de la dotación, reconocidos como un derecho preferente en la Constitución de 1940 al decir en su artículo 63 que los créditos a favor de los trabajadores por haberes y jornales devengados en el último año, tendrán preferencia sobre cualesquier otro, pero dicha Constitución fue derogada y en el artículo 18 de la Ley Decreto 1420 de 1954, se le da un derecho preferente a los salarios debidos a la dotación en relación con la hipoteca naval, pero no así con otros créditos; por lo que prácticamente mantiene la misma posición dada en el Código de Comercio y en los propios convenios internacionales en cuanto a la prelación buscada, la hipoteca ha mantenido la misma posición y es el sexto lugar.

Este artículo 580 está en relación directa con el Art. 584 del propio Código al decir este último: "Los buques afectados a la responsabilidad de los créditos expresados en el artículo 580, podrán ser embargados y vendidos judicialmente en la forma prevenida en el artículo 579, en el puerto en que se encuentre a instancia de cualquiera de los acreedores..."

Por lo tanto, la venta judicial del buque, se encuentra en su artículo 584 en concordancia con los artículos 579 y 580, lo que trataremos con mayor amplitud en los puntos 2.3.4 y 2.3.5 de este tema.

Dentro de las formas onerosas de adquisición de buques, en los últimos años se ha venido empleando una nueva forma de adquisición, que consiste en el procedimiento de fletar un buque a casco desnudo y con el pago del último alquiler adjudicarse la propiedad del buque mediante el ejercicio de la opción de compra previamente acordada, lo cual ha permitido a países de economía estable incrementar su capacidad de transportación por vía marítima.

Esta figura conocida por *Leasing*, proviene del derecho mercantil en transacciones comerciales y más recientemente llevada al mundo marítimo en la adquisición de buques bajo fletamento en la modalidad de Casco Desnudo.

Nos hemos referido a las formas clásicas o tradicionales de adquisición, pero como fue antes expuesto estas no son las únicas, pues existen otros modos de adquisición que pudiéramos denominar modos especiales de adquisición como son: la presa, la confiscación, el abandono, la usucapión, la sucesión y otras. También está el hallazgo y el salvamento, pero nos referiremos a los primeros de inicio por considerarlos más significativos.

2.3.1. La presa

La presa constituye un acto de apropiación por parte de un Estado del buque o cargamento propiedad de otro Estado, bien sea enemigo o neutral, que penetre en un Estado en situación de guerra. Esta figura ha sido muy debatida en conferencias internacionales, estableciéndose diversas regulaciones al efecto como es la creación de la Corte Internacional de Presas de la Haya, a la que deben ser sometidas las discrepancias que surjan de la aplicación de presa, determinando si procede o no la adjudicación mediante sentencia y de ser declarada con lugar, la sentencia equivale a la propiedad, lo que permite el registro.

2.3.2. La confiscación

La confiscación, tiene su origen en la palabra fisco, lo que quiere decir erario público, por lo tanto presupone una acción llevada a cabo

por autoridad y que surge generalmente en virtud de un acto ilícito, siendo una medida administrativa o sanción de carácter accesoria al hecho punible.

2.3.3. El abandono

El abandono es un acto jurídico que teniendo la misma denominación se desdobla en dos formas diferentes que resultan incompatibles. Por una parte, tenemos el abandono como acto traslativo de la propiedad por parte del asegurado al asegurador en virtud de las condiciones estipuladas al respecto en la póliza de seguro suscrita por ambas partes, ante un caso de siniestro y donde el asegurado exige del asegurador una indemnización por la pérdida sufrida, dentro de un plazo perentorio.

Hay una tendencia en la doctrina de considerar el abandono del asegurado como un acto unilateral, ante el cual se obliga al asegurador a reconocer la legitimidad del acto, lo que le da el carácter traslativo de la propiedad; sin embargo en la práctica ese reconocimiento no es tan ostensible, ya que surgen serias discrepancias y existen múltiples jurisprudencias en cuanto a ello en razón del derrelicto, lo cual trataremos en la parte correspondiente al seguro.

Existe otra forma de abandono y es el que efectúa el armador a favor del acreedor y se trata de un acto liberatorio donde el armador cede la propiedad del buque para liberarse de determinadas obligaciones para con el acreedor, pero no se puede considerar un modo de adquisición de la propiedad; además en aquellos casos donde se produzca un daño por parte del armador y el importe de la reclamación sea muy cuantioso como sería en casos de contaminación considerable o un accidente, en el cual hayan pérdidas de vida, u otros donde la indemnización sea superior al valor del buque, este no es aceptado como compensación por ley y de hecho se transforma de un acto *in rem en un acto in personam*, respondiendo el armador con todos sus bienes. La declaración de abandono debe registrarse y surte efectos frente a terceros creando obligaciones del abandonatario con respecto a otros acreedores no beneficiados.

Este abandono constituye la dejación de algo que nos pertenece y en el ámbito marítimo se efectúa mediante declaración formativa de una masa liquidadora de deudas.

No obstante, el derecho marítimo reconoce este acto no solo en su forma declarativa, sino en su aspecto tácito por el abandono del bien en un puerto o en el mar territorial de un estado ribereño, sin la presencia a bordo de dotación y habiendo transcurrido un tiempo irrazonable, lo que le permite a las autoridades competentes promover un proceso legal ante la autoridad judicial, para la adjudicación del bien por el Estado.

Un requisito indispensable en el abandono a los acreedores es que solo es facultativo del propietario la declaración de este.

El Código de Comercio de Cuba recoge ambas instituciones, refiriéndose al abandono a los acreedores en su artículo 587 y del abandono de las cosas aseguradas en su artículo 789 donde establece una relación de situaciones que constituyen los casos en que el abandono puede ser efectuado, partiendo de que se trata de un acto excepcional.

2.3.4. El hallazgo

Se trata de la apropiación de un buque abandonado sin que exista evidencia de la propiedad de este, pero requiere de un previo aviso que por un término de 60 días debe ser mostrado y de no haber reclamo alguno, el estado ribereño se lo adjudicaría.

2.3.5. La usucapión

La usucapión es la prescripción adquisitiva del buque, producto de su tenencia continuada de buena fe durante un período de 3 años, no asistiéndole al capitán derecho alguno de apropiación.

2.3.6. La sucesión

Se trata de la transmisión de la propiedad mediante un procedimiento hereditario testado o intestado a favor de los beneficiarios conforme a derecho.

2.3.7. La venta judicial

La venta judicial de un buque, tiene su forma más significativa en el pago a acreedores, es decir, la obligación que contrae un armador con una persona natural o jurídica en relación con un crédito dinerario o una deuda a saldar de carácter marítimo y que ante la imposibilidad de dar cumplimiento a esta, el bien embargado cautelarmente es solicitado por vía de apremio

la ejecución con vista a su licitación y remate, y poder satisfacer la obligación contraída conforme a la prelación establecida legalmente; es por ello que se califica como una forma de adquisición de la propiedad de un buque, por la vía resultante de un proceso que nace generalmente con la retención del buque por vía judicial, pudiendo culminar en la venta judicial del bien embargado.

Aun cuando nuestro vigente Código de Comercio contempla la figura del embargo de buques como ya fue comentado e incluso su venta judicial en puerto, no se ha contado con un procedimiento adecuado, por lo que fue necesario recurrir al procedimiento vigente en la esfera civil y que era la Ley número 7 de 19 de agosto de 1977, conocida como Ley de Procedimiento Civil, Administrativo y Laboral, abreviadamente LPCAL y que en su libro II, título VII se refiere al embargo de bienes, por lo que asociativamente se vinculaba más a la figura del embargo como medida cautelar y ejecutiva, siendo posteriormente transferida la competencia judicial que sobre ello tenía la Sala de lo Civil de los Tribunales Populares Provinciales, para la Sala de lo Económico en virtud de los dispuesto en el Decreto Ley 223 de 15 de agosto del 2001 y que en su Artículo 1, apartado cuarto establece lo siguiente: " Las solicitudes que se promuevan sobre el embargo de buques o aeronaves, como medida precautoria o asegurativa, al amparo de lo previsto en las convenciones internacionales que rigen la materia, de las cuales la República de Cuba sea parte".

Actualmente, se trabaja en la adecuación de lo establecido en la citada LPCAL, que sin pretender ir a la conformación de un tribunal marítimo, nuestra legislación estaría atemperada y con un mayor grado de acoplamiento a la actividad, que por nuestra condición insular, la posición geográfica que tenemos y la fragilidad de nuestro ecosistema lo requieren, sugiriéndose al respecto ir mas allá de la figura del embargo como es la valoración de las diferentes siniestralidades marítimas, la revisión del proceso de ejecución de los actos que se siguen a través de la Comisión Rogatoria, el Depositario Judicial, los límites de responsabilidad del naviero y otros.

Aprovecho para comentar precisamente sobre la referida Comisión Rogatoria, aspecto recogido en el artículo 230 de la vigente Ley de Procedimiento Civil, Administrativo y Laboral, y que trata del proceso de notificación o emplazamiento al demandado cuyo domicilio sea en el extranjero y no tenga representación en Cuba, lo que ocurre con cierta frecuencia y provoca una enorme dilación del proceso motivando en muchas ocasiones la pérdida o destrucción del bien embargado, aunque el término de emplazamiento es no mayor a tres meses, lo que se desvirtúa en la práctica.

El buque a estos fines ha servido como un medio propio para garantizar al acreedor el posible resarcimiento del daño o perjuicio a el causado, a través del llamado privilegio marítimo que es una pretensión por parte de dicho acreedor o perjudicado; pero establece la posibilidad del embargo judicial, iniciándose un procedimiento conocido como *in rem*, pues va contra el bien y no contra persona.

2.3.8. El embargo en sus dos fases: preventivo y ejecutivo

El embargo preventivo actualmente es una figura jurídica muy empleada en el ámbito del derecho marítimo, que permite al acreedor la ocupación o retención de los bienes del deudor, bien por un mandato judicial o por disposición de autoridad judicial competente en virtud de una deuda contraída y no saldada, teniendo como objetivo principal garantizar la efectividad de la responsabilidad pecuniaria, aunque no debemos soslayar que tuvo un gran auge en el siglo XVIII con motivos del incremento del comercio y la navegación con el surgimiento de la máquina de vapor. Al decir un tratadista de derecho marítimo: "que los buques como seres flotantes, pueden ser considerados como los ciudadanos de una patria única y común, esbozo de estos estados unidos del mundo de los que el siglo XX verá quizás el nacimiento"; tenemos que manifestar cuán lejos estaba de esa posible integración ante los variados intereses que surgen en torno a la navegación comercial, donde la normativa jurídica se hizo una necesidad más acuciante dado el incremento del comercio y la navegación en límites más allá de las fronteras de sus respectivos países de origen y de los sistemas convencionales empleados contemporáneamente.

Desde siglos anteriores, se observa la necesidad de un nuevo ordenamiento jurídico motivado, en gran medida, por la penetración de múltiples usos y costumbres en esta rama del derecho, debido a la propia dinámica de su comercio.

Sin embargo, debemos retrotraernos a épocas más remotas donde surge una figura de na-

turaleza jurídica muy vinculada al embargo, por lo que nos referiremos brevemente a ella y se trata de la acción revocatoria o Pauliana, llamada así por ser su creador el pretor romano Paulus.

Esta figura es ejercitada por un acreedor contra un deudor en razón de un acto fraudulento del deudor en perjuicio de ese acreedor, que consiste en muchos casos en la sustitución de un bien susceptible de embargo. Por supuesto, es imprescindible la evidencia de la insolvencia del deudor, ya que esta acción de carácter real tiene como objetivo revocar los actos del deudor en relación con sus bienes embargables, cuando este actuando de mala fe pueda lesionar al acreedor mediante la enajenación de los bienes que el deudor posea.

Hechas estas observaciones en cuanto a la asociación de la acción Pauliana y el embargo preventivo, tenemos que decir que el Convenio sobre Embargo Preventivo de buques de 1952 lo define como la inmovilización de un buque con la autorización de la autoridad judicial competente con el propósito de garantizar un crédito marítimo, no así para la ejecución de un título.

El embargo preventivo, que como su propia denominación lo establece, es una medida precautoria o interina, para evitar que el deudor pueda evadir la acción del acreedor mediante el ocultamiento del bien y no tiene carácter ejecutivo en esa fase, ni tampoco puede emplearlo el acreedor para asegurar el cumplimiento de otra obligación. A diferencia del embargo ejecutivo, el preventivo se realiza anteriormente a la celebración del juicio para evitar una acción evasiva o fraudulenta del deudor sobre el acreedor, por lo que tiene un carácter accesorio.

En todo lo relatado, se aprecia que el embargo es una figura que se desdobla en dos momentos: la fase cautelar preventiva y la fase ejecutiva.

Sobre este tema que es el embargo, hemos creído conveniente traer a colación algunos comentarios del también abogado inglés S.T. Hardley, capitán de la Marina Mercante de Inglaterra y árbitro de la Corte Internacional, por la importancia que este reviste.

El señor Hardley califica el arresto *in rem* como "un derecho del demandante de arrestar un buque del demandado, el flete, la carga u otra propiedad marítima como medio de valor que le permita al demandante obtener seguridad".

Así también manifiesta, que el arresto *in rem* comprende la inclusión de la Corte de Almirantazgo (jurisdicción marítima) en el caso, donde la acción se ejercita contra el bien y no contra el propietario, teniendo la Corte al amparo de lo dispuesto en la Ley de la Corte Suprema de Inglaterra de 1981, la facultad de proceder al arresto en diversos casos, como son: cualquier reclamación por pérdida o daño de la carga transportada por buque o cualquier reclamación surgida fuera de cualquier arreglo relacionado con la transportación de mercancías por mar o a su uso o alquiler del buque.

Cuando el demandado posee más de un buque, continúa diciendo Hardley, el demandante puede también arrestar otro buque del demandado, si al momento en que se produjo la acción era su poseedor e incluso de un buque fletado a casco desnudo del que es su armador.

A modo de recomendación, Hardley plantea que el demandante debe siempre tomar en consideración antes de proceder con un arresto, si el buque está sujeto a algún otro arresto o está bajo hipoteca. Además, es muy importante observar lo siguiente:

- Conocer si las leyes locales permiten la venta del buque.
- Si el buque está con carga a bordo, quién asumirá los gastos de la descarga para poder efectuar la venta del buque.
- ¿Cuál es el valor mercado del buque en el puerto donde se encuentra?

Al referirse a la *Mareva injunction*, señala que es un acto previo que impide al demandado la sustracción de sus bienes de la jurisdicción de la Corte Inglesa, estando pendiente la vista de una acción o arbitraje. Una *Mareva injunction* puede ser aceptada por la Corte, dice Hardley siempre y cuando el demandante le facilite:

a) Los particulares de la reclamación, fundamentando las causas de forma razonable.
b) Demostrar que el demandado tiene bienes dentro de la jurisdicción y que existe el peligro de que los sustraiga antes de que se pueda dictar un laudo.
c) Comprometerse a responder en caso de que sea injustificable o improcedente la reclamación.

Así también señala Hardley que una *Mareva Injunction* puede recaer sobre cualquier bien del demandado que esté dentro de la jurisdicción ya sea importe del flete, dinero proveniente del seguro, combustible del buque, carga transportada etc., pero que esta constituye un crédito

seguro que le dé una condición privilegiada sobre otros acreedores.

A continuación introduciremos diversos tópicos relacionados con el embargo y con la hipoteca que consideramos resulten de interés.

– Las causas de arresto del buque al amparo de la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al arresto de buques de alta mar de 1952 (Convención de Arresto) son las siguientes:

a) Reclamaciones por daños causados por un buque.
b) Reclamaciones por pérdida de vida o por daños personales producidos por un buque.
c) Salvamento y asistencia.
d) Acuerdos relativos al alquiler de buque (contratos de fletamento).
e) Acuerdos relativos al transporte de mercancías por buque.
f) Pérdida o daño a mercancías.
g) Avería gruesa.
h) Préstamo.
i) Remolque.
j) Practicaje.
k) Reclamaciones con respecto a mercancías o materiales suministrados al buque.
l) Reclamaciones referentes a construcción, reparación o equipamiento de buque; derecho de varada.
m) Reclamaciones por salario del capitán o tripulación.
n) Desembolsos del capitán, que incluyen, desembolsos hechos por embarcadores, fletadores o agentes a nombre de la tripulación.
o) Reclamación para la posesión o propiedad del buque.
p) Discrepancias entre copropietarios.
q) Reclamaciones relativas a la hipoteca de un buque.

– Acuerdos relativos al Convenio de hipotecas, que deben ser cumplimentados por los armadores.

1- Mantener la hipoteca en forma priorizada, conservando a bordo una copia de esta y el certificado de registro con los detalles de la hipoteca consignada en este, mostrándolo a los interesados y llevándolo al cuarto de mapas, y a la cabina del capitán, estableciendo que ni el armador, ni el fletador, ni el capitán del buque, ni otras personas tienen facultades para hacer, incurrir o permitir que se le imponga al buque cualquier embargo (retención) de cualquier clase, excepto por los salarios de la tripulación o por salvamento.
2- Mantener registrado el buque bajo la bandera del Estado interesado asegurando que nada será hecho u omitido donde el registro pueda implicar sanción o peligro.
3- No cambiar el nombre del puerto de registro o documentación del buque.
4- Asegurar que el buque se está operando de conformidad con las leyes y regulaciones vigentes (ej. regulaciones de seguridad).
5- Conservar el buque reparado en buen estado de navegabilidad, uso y desgaste propio aceptado y en tales condiciones conforme a su clase con las especificaciones de la sociedad de clasificación.
6- No haber cambios sustanciales en la estructura, tipo o velocidad del buque.
7- No vender, ceder o en otra forma disponer de la totalidad o parte del buque, su ganancia o seguros.
8- Conservar el buque libre de cualquier retención u otro gravamen, excepto de salvamento o salarios normales de la tripulación.
9- Responder por todas las obligaciones producto de embargo en relación con reclamaciones de carácter obligatorio contra el buque.

– Disposiciones provenientes de la Ley de la Corte Suprema de 1981 de Inglaterra sobre el arresto de buque o propiedad marítima–combustible o contenedores.

a) Cuando el reclamado es propietario o fletador a casco desnudo del buque procede el arresto.
b) Así también, cualquier otro buque de su propiedad (buque hermano), el cual al momento de los hechos es del beneficio del propietario (con respecto a todas las acciones) de la persona referida en (a).

En la actualidad, son empleadas otras medidas relacionadas con el embargo como son la *Garnishment*, consistente en la retención de recursos o bienes del deudor en posesión de terceros o hasta la denominada *Garnishee nissi*, que es el traslado de los valores ya congelados del deudor hacia el acreedor en pago de la deuda.

Los tópicos aquí expuestos constituyen enunciados de carácter internacional que no contravienen las disposiciones internas en

materia de hipoteca, máxime cuando esta generalmente se rige por el pabellón del buque.

En la práctica el procedimiento de embargo preventivo para proteger un bien o resarcir un daño es muy usual, y en muchas ocasiones culmina con un proceso ejecutivo de venta o adjudicación del buque, que se trata, por lo tanto, de una forma de adquisición de la propiedad.

Cumplimentados los requisitos previos del embargo que la ley dispone en su fase preventiva y materializada judicialmente sin que por parte del deudor se hayan cumplimentado las obligaciones contraídas y debidamente probadas y que generaron el embargo, el acreedor solicitará del tribunal que dispuso la medida precautoria su ejecución, procediendo este a la licitación del bien embargado previa divulgación para conocimiento general que resulte de interés para los interesados en este, siendo rematado para con el importe de la venta poder ir a la compensación de las deudas contraídas con los acreedores, de acuerdo al orden de prelación establecido y que es notificado mediante auto o sentencia judicial.

Como es de apreciar, estamos ante un caso atípico de transmisión del bien como forma de adquisición y no una clásica transmisión, pues no se trata de un acto voluntario de transacción de un buque sino obligatorio y de ahí deviene su denominación de venta judicial o forzosa.

3. El abanderamiento y los aspectos registrales del buque

Vamos a referirnos ahora a dos aspectos que consideramos son de suma importancia en esta rama del derecho, como son el abanderamiento y el acto registral a partir de la matrícula del buque, por su incidencia en la adquisición como ya fue referido.

La matrícula y el abanderamiento van íntimamente vinculados, pues si bien la bandera constituye a priori una identificación de su nacionalidad, el puerto de matrícula es su domicilio, por lo que ambos factores son una evidencia de la dependencia del buque a un Estado, tanto en el orden interno del país como en aguas jurisdiccionales de otro. Además, ambos forman parte de la individualización del buque y que conjuntamente con el nombre o denominación, es su distinción de otros buques.

3.1. La matrícula

La matrícula de buques es un acto registral, que en virtud de nuestra legislación se efectúa en la capitanía del puerto donde ha de tener lugar el abanderamiento, lo que constituye la acreditación del dominio de los buques cuyo objetivo no sea la explotación comercial, siendo un requisito previo a su inscripción en el Registro Marítimo Nacional, el que por su naturaleza tiene la condición de Registro Mercantil.

Existe una duplicidad registral en cuanto a la inscripción de los buques, pero debemos dejar bien aclarado que el acto que se realiza en el Registro Marítimo Nacional a cargo del Ministerio del Transporte es eminentemente de carácter comercial y que con anterioridad era realizada por la Sección de Buques de los Registros Mercantiles a cargo del Ministerio de Justicia.

El procedimiento dispuesto para la primera inscripción de los buques en el Registro Marítimo, requiere de la certificación emitida por la capitanía del puerto, atendiendo a su destinación y deberán estar inscriptos en los correspondientes libros denominados listas, clasificadas en: lista 1ª, de la navegación de altura o travesía; lista 2ª, navegación de cabotaje; lista 3ª destinados a la pesca; lista 4ª, navegación interior; lista 5ª, embarcaciones de recreo y lista 6ª, destinados a servicios especiales (remolcadores, practicaje, investigación científicas y otros), permitiendo esa primera inscripción en el Registro Marítimo el poder acreditar la propiedad del bien.

De acuerdo a lo consignado en el reglamento para la solicitud de inscripciones y bajas en el Registro Marítimo, además del carácter obligatorio de la inscripción de las embarcaciones en las correspondientes listas, está el de los buques mercantes o de pesca extranjeros con derecho a usar el pabellón nacional. En dicho Registro son anotados también los cambios de nombre, propietario, de motor e incluso los de lista, así como, las bajas definitivas o provisionales de las embarcaciones. También son asentadas la imposición, modificación y cancelación de gravámenes de todas clases sobre las embarcaciones cubanas. Los efectos jurídicos de este Registro poseen gran importancia, dada su legitimación, oponibilidad, prioridad, tracto sucesivo y publicidad.

La legislación inglesa, con el propósito de establecer una política de control sobre su flota, dispuso la creación del Registro de Buques británicos (*Register of British Ships*) donde se lleva

una relación de los buques ingleses, lo que permite que estos sean los que puedan ondear el pabellón inglés. Además, es requisito que el propietario del buque sea persona natural o jurídica británica.

En España, es de carácter obligatorio que los buques españoles se inscriban en el Registro de la Comandancia de Marina como requisito previo para su posterior inscripción en el Registro Mercantil del lugar en que el buque es matriculado, y también se exige la condición de nacional al propietario.

Desde luego, hemos traído a colación dos países, España y Gran Bretaña cuya política de proteccionismo estatal hacia su flota mercante, ha sido tradicionalmente fuerte, pero ese proteccionismo no es exclusivo de dichos países ya que en la actualidad es una tendencia natural y lógica de los países el proteger su marina mercante, empleando diversas formas de proteccionismo más sutiles.

En cuanto a los requisitos para la matriculación del buque, es necesario hacer constar su nombre, clase, dimensiones y otros; referente al Registro Mercantil, se deberá presentar además del certificado de matrícula, el de arqueo y de su adquisición.

3.2. El abanderamiento

El abanderamiento del buque como fue expresado por el tratadista español Francisco Fariñas, es un acto mediante el cual la administración marítima de un país (pensando en la Comandancia de Marina en España) concede a un buque, el derecho a usar el pabellón nacional quedando sometido a las disposiciones legales que en materia de buques se dicta por el Estado del pabellón enarbolado, y por ello puede disfrutar de los beneficios que las leyes le confieren a los buques nacionales; por tanto se trata del ordenamiento jurídico al que se somete el buque y su dotación, evidenciando su identidad como nación y teniendo en cuenta que los buques mercantes se desplazan a diversas jurisdicciones. También es importante considerar que el abanderamiento es un acto directamente vinculado con la matriculación del buque.

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 92 de la III convención de ONU sobre el Derecho del Mar, los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y no podrán cambiar excepto en caso de transmisión de la propiedad o cambio de registro.

Al hablar del abanderamiento de buques, debemos hacer mención a la llamada bandera de conveniencia o de libre matrícula, conocida también como de registros abiertos, la cual consiste en que determinados países, denominados paraísos fiscales permiten que buques no nacionales enarbolen la bandera de su país a cambio del pago de una cantidad de dinero por dicho registro, cuya flexibilidad registral es tan grande que permite la inobservancia o incumplimiento de determinadas regulaciones ante la propia falta de control que hay en dichos países, tales como: el empleo de tripulación foránea, no pagar impuestos o pagar cantidades pirrícas, efectuar altas y bajas de los buques con grandes facilidades para ello y otras.

Esta práctica del abanderamiento de buques por terceros países data de la década de los años 20, aunque se dice que en el siglo XVI los ingleses le habían dado cierto auge, pero su mayor utilización se produce ya en los finales de la segunda guerra mundial con la incorporación de Honduras a esta práctica que había iniciado Panamá en 1925, siguiéndole después otros países y en la actualidad la práctica de abanderar buques extranjeros como nacionales se concentra en un grupo de países que sobrepasan el número de 25, aunque otros como el caso de Singapur cuya importancia era significativa en esta actividad, por disposiciones jurídicas del propio país quedó excluida. Estos países son Liberia que tiene más del 45 % de la flota de libre matrícula; además de Panamá, Chipre, Bahamas, Bermudas, Belice, Malta, Honduras, el Líbano y otros, fundamentalmente islas francófonas y anglosajonas francófonas y anglófonas del Caribe. En 1987, se crearon los llamados segundos registros que fueron constituidos por países de tradición marítima en uno de sus territorios, como son: Islas Canarias en España, Luxemburgo en Bélgica, Gibraltar de Inglaterra, Madeiras de Portugal y otros, con el propósito de que sus buques usen esas banderas y puedan pagar menos salarios e impuestos sus navieros, constituyendo a su vez una vía de rescate del éxodo de buques de dichos países hacia banderas de conveniencia de terceros países y evitar la pérdida del tonelaje de registro bruto y la posición ante los organismos internacionales.

Estos países citados son reconocidos como Estados oficialmente designados de la libre matrícula; pero también tenemos el caso de Hong Kong que tiene una gran participación, y es calificado internacionalmente como territorio de-

pendiente que aplican un régimen de libre matrícula.

Con el propósito de evadir el pago de ciertas obligaciones, así como, de obtener los beneficios que les brinda este sistema, los países desarrollados son los que poseen una mayor participación en el uso de esta, como lo prueba el hecho registrado en las Naciones Unidas, que más del 70 % de las flotas de libre matrícula, es decir del tonelaje mundial, están bajo el control y son de propiedad real de Estados Unidos de Norteamérica, Grecia, Japón, Reino Unido y la RFA, los que hasta 1987, tenían un total de 13, 813 toneladas de peso muerto sobre las 18,067 TPM, que constituían la totalidad de las flotas de libre matrícula, lo que representa 76,45 %, y de ahí deviene en gran medida la razón del empleo de los llamados segundos registros.

El incremento de los registros de banderas de conveniencia ha sido tal, que en el año 1997, el tonelaje de registro bruto alcanzó la cifra de 318, 995,991 TRB y en la actualidad Panamá cuenta ya con un total de 6,222 buques, para un registro de 103, 581,459 toneladas, lo que evidencia un notable crecimiento en este sistema de abanderamiento y muy en particular en Panamá, quien ha tenido que establecer determinadas regulaciones, creando la autoridad marítima para controlar la incorporación de los llamados buques *Sub.Standard.*

Sin embargo, existen grandes detracciones contra las llamadas banderas de conveniencia, teniendo en cuenta lo expresado en la Convención sobre el derecho del mar, al establecer que debe existir una relación entre el buque y su explotador y como dijera el Dr. Nicolás Rotondaro, nacieron como una necesidad y se convirtieron en una vía de abanderamiento comercial.

El Consejo de Estado de la República de Cuba, con fecha 20 de noviembre de 1978, dictó el Decreto-Ley No. 17 sobre el abanderamiento provisional de buques, que dice:

> Por Cuanto: Resulta conveniente reglamentar el uso provisional del pabellón nacional por buques extranjeros y el de bandera extranjera por buques nacionales, estableciendo a tales propósitos en el propio cuerpo legal las disposiciones normativas, que regulan el abanderamiento provisional de buques.

A continuación resumimos estas disposiciones:

Artículo 1: Autoriza, tanto a los buques mercantes como a los de pesca, extranjeros y fletados por nuestro país bajo cualquier modalidad de fletamento, a que sean abanderados bajo pabellón cubano, siempre que el control operativo de estos, en el orden técnico y comercial y su explotación sean por personas naturales o jurídicas cubanas quienes también quedan facultadas para fletar directamente en iguales condiciones.

Artículo 2: Se autoriza a los buques mercantes y pesqueros cubanos a que sean abanderados con carácter provisional bajo pabellón extranjero cuando sean fletados por extranjeros en cualquier modalidad de fletamento, siempre que la gestión y el personal o parte de este, no sea cubano. A continuación, dispone la pérdida provisional de la nacionalidad cubana de la embarcación, la que se hará constar en el registro, sin afectación de derechos para el personal cubano.

Artículo 3: Dispone que debe hacerse constar en el Contrato de Fletamento que en caso de guerra en que Cuba se vea involucrada o por petición excepcional del gobierno cubano, el abanderamiento provisional quedaría sin efecto.

Artículo 4: Establece que las respectivas inscripciones y baja debe ser solicitada por el interesado y adjuntando los documentos relativos al fletamento.

Artículo 5: Refiérese a la inscripción en el Registro de Capitanía y la expedición provisional de la patente de navegación, así como, la devolución de documentos al interesado.

Artículo 6: Hace mención a la creación de la Sección de Abanderamiento provisional en el Registro Central de Buques y los requisitos registrales.

Artículo 7: Sobre los casos en que procede la cancelación del asiento de matrícula provisional, así como, los casos de buques nacionales con pabellón provisional extranjero.

Artículo 8: La obligación del capitán del puerto de expedir certificación a favor del registrador sobre la cancelación del asiento para que este proceda igualmente.

En la actualidad, a pesar del incremento de estas banderas, han sido objeto de críticas por diversos especialistas que manifiestan, atenta contra el comercio exterior y van en detrimento de los trabajadores del mar, en virtud de lo cual ello también contribuyó a que los países más desarrollados decidieron crear los llamados segundos registros.

También tenemos el abanderamiento provisional en virtud de un documento conocido en

el derecho hispánico como *pasavante*, que es emitido cuando un buque es adquirido en el extranjero, por el cónsul del país del cual es súbdito el adquirente, lo que a su vez constituye una protección del pabellón de ese país hasta tanto se produzca la matriculación debida en el país del comprador. En dicho pasavante, debe quedar consignada la renuncia y baja del registro del país donde aparecía anteriormente inscripto el buque. La acepción pasavante es empleada también dentro del derecho marítimo, para identificar el acto mediante el cual una autoridad facultada le permite a un buque que no se encuentre en regla, poder navegar, a cuyo efecto le es entregado un documento que se conoce también con este nombre, pero a los efectos de este artículo, es de interés el pasavante como abanderamiento provisional de un buque.

El *pasavante* otorgado por un cónsul proviene del derecho español establecido a principios de este siglo y su validez era de seis meses, exigiéndose que para la emisión del documento se requería, además de renunciar a los beneficios de la bandera del país del constructor o vendedor, había que informar el puerto de destino y los de escala, todo lo cual fue posteriormente eliminado mediante una real orden, con excepción de la renuncia y baja del registro de la bandera extranjera.

El *pasavante* tiene un carácter transitorio, su vigencia está sujeta a lo que determine al respecto la legislación vigente del país emisor.

En el reglamento para la inscripción y baja de buques del registro correspondiente en Cuba, se dispone que los buques, ya sean mercantes o de pesca extranjeros y que deseen enarbolar el pabellón nacional, vienen obligados a su inscripción en la sección de abanderamiento provisional del propio registro, estando todos estos bajo Contratos de Fletamento durante el abanderamiento provisional, además deben presentar ante el Registro Marítimo Nacional, conjuntamente con los documentos correspondientes que se establecen en dicho reglamento, el Contrato de Fletamento por el cual se evidencia la transmisión de las gestiones náuticas y comerciales a la parte nacional, lo que a priori constituye algo improbable a simple apreciación, porque consideramos conveniente que dijera: Se autoriza el abanderamiento provisional, bajo pabellón cubano, a los buques de navieras registradas en el extranjero, que sean operados por personas naturales o jurídicas cubanas bajo Contrato de Fletamento, siempre que la gestión comercial y náutica queden en manos de personal cubano.

Como es de apreciar, estos dos aspectos, matrícula y abanderamiento revisten un carácter complejo y de extraordinaria importancia en el ámbito marítimo.

III. EL MAR TERRITORIAL

1. Introducción

Para tratar sobre el mar territorial, debemos hacerlo refiriéndonos brevemente al derecho internacional del mar, que constituye una rama de lo que es el derecho internacional general.

El derecho internacional del mar establece los principios y los preceptos jurídicos que rigen y regulan las relaciones entre los diferentes sujetos del derecho marítimo que actúan sobre el mar y su utilización, sus océanos y fondos marinos, dentro del cual está el mar territorial, como parte de esas regulaciones.

Hay que decir, que el derecho internacional del mar adquiere una mayor connotación como medio regulador de esas relaciones a partir del siglo XVII, producto del auge que adquieren sus propios elementos y cuyos antecedentes podemos hallarlos en los acontecimientos y hechos acaecidos durante el período comprendido entre los siglos XV al XVII en las controvertidas luchas sostenidas entre algunos estados del viejo continente basadas en la expansión de su comercio, lo que unido a la evolución y desarrollo de las fuerzas productivas en la época, así como, la imperiosa necesidad de incrementar las relaciones económicas entre los diferentes Estados, dejaron el camino expedito para una más amplia y acabada regulación de los espacios marinos.

Sin embargo, es necesario reconocer que de una forma incipiente se llevaron a cabo los primeros intentos de regulación en cuanto a las zonas marítimas, desde la Edad Antigua como lo fue el tratado de navegación suscrito entre los cartaginenses y los romanos que limitaba el área de navegación de estos últimos, es decir de los romanos, así como los hechos acaecidos a mediados del siglo XIV, donde el jurista Bartolo de Saxoferrato, proclamó el derecho de los Estados al mar territorial en un límite de dos días de navegación, lo que equivalía a 100 millas.

En el siglo XV fue suscrito el Tratado de Tordesillas en España y Portugal, mediante el cual se pretendió fijar la división entre las posesiones de ambas naciones en ultramar; pero no es hasta el siglo XVI y aun cuando no había un criterio uniforme en lo que se refiere a la forma de medir la anchura de un área marítima adyacente a la costa y su alcance, sí se reconoció por distintos estados la necesidad de que cada Estado ribereño tuviese una extensión de mar que formara parte de su jurisdicción.

Los diversos intentos llevados a cabo por establecer una anchura apropiada de mar territorial, hizo que en los propios acuerdos suscritos por algunos estados en materia de navegación, tanto en el siglo XVI como en el XVII, se suplantara esta forma de medición por la teoría del disparo del cañón la que es acogida como forma más estable de medición para esa época.

2. Naturaleza jurídica del mar territorial

Partiendo del concepto del derecho natural, muchos proclamaron la libertad marítima, lo que

fue contrarrestado por el italiano Grocio entre otros, quien dijo: "que el poder proveniente de la tierra cesa donde termina la fuerza de las armas y la fuerza de las armas es la que asegura la dominación". Esto propició que se considerase el alcance del disparo del cañón, como arma más poderosa de la época, y el elemento que marcara el límite del mar territorial.

Sin embargo, en el propio siglo XVIII le es atribuido al holandés Cornelius Van Bynkershoek haber sido el proponente de la tesis del alcance de la bala del cañón como límite de lo que sería la zona adyacente a la costa.

Lo cierto es que haya sido Grocio o Van Bynkershoek, dicha fórmula no sólo fue acogida por diversos países, sino que perduró durante años pudiendo citar como ejemplo de ello, los acuerdos adoptados entre los Estados Unidos de América y Marruecos; el propio EE.UU. con Inglaterra; Inglaterra con Francia y otros, todos rubricados en el mismo siglo XVIII, lo que a su vez trascendió al siglo XIX como lo fue el Convenio suscrito al respecto por Suecia y Rusia en 1801. Es precisamente en el siglo XIX que se establece como anchura del mar territorial el alcance del disparo del cañón llevado a cifras en su expresión de leguas o millas de distancia, que era la distancia real de dicho disparo, lo que significó un alcance de tres millas (1 legua) como límite de mar territorial, recogido en diversos cuerpos legales de la época; distancia esta que aun mantienen algunos países como lo es el caso de Bahamas, Dinamarca, Qatar, Emiratos Árabes Unidos y Singapur.

Paralelamente al sistema de regulación de la anchura del mar territorial, algunos países se decidieron por el llamado sistema de límites visuales que consiste en una medición apreciativa basada en el alcance de la vista, lo que fue empleado por algunos pocos países y cuya distancia fue considerada por este sistema hasta un alcance de 20 millas; podemos citar como ejemplo el caso de EE.UU., quien utilizó ambos sistemas en un momento determinado, aplicando las 3 millas como distancia mínimas y las 20 como límite máximo; no obstante, la variabilidad de las distancias empleadas por los países que establecieron el sistema visual dado que el nivel de apreciación era diferente, motivó que dicho sistema no perdurara, todos se acogieron al sistema del millaje y prevaleció en gran medida las tres millas, que aún mantienen algunos países.

A pesar de lo hasta aquí expresado, debemos añadir que la distancia de tres millas como anchura del mar territorial no constituyó el único límite reconocido en esos tiempos, ya que tenemos casos como el de España que durante siglos mantuvo el límite de seis millas. El gobierno de los EE.UU., indistintamente acordó límites geográficos de distancias en un rango de 3 a 9 millas, como lo fue en este último caso el suscrito con México en 1848, mientras que 3 décadas después estableció como anchura de su mar las 12 millas. Así también, fue el caso de Francia que había fijado 21 millas, los países bajos que establecieron 14 millas, Italia con 12 millas y otros países con límites superiores a las tres millas. Los países aquí mencionados se han acogido al límite de las 12 millas con la excepción de Noruega y que al momento de la redacción de este trabajo su límite se encuentra fijado en 4 millas.

Es de apreciar, que el mar territorial es sin lugar a dudas uno de los aspectos más complejos y controvertidos en el derecho internacional y que desde épocas ancestrales se constituyó como un impedimento para que los hombres en su universalidad se pongan de acuerdo en cuanto a su extensión, límites, esfera, subsuelo y otros y que como dijera el profesor Antonio Sánchez de Bustamante y Sirvén, no solo afectan las relaciones entre los Estados en cuanto a la defensa, seguridad y desenvolvimiento de cada uno de ellos en el orden económico, militar o sanitario, o a los individuos que la forman vistos como unidad colectiva y sin determinación inmediata particular, sino en las personas mismas en su carácter privado.

Todo ello ha motivado, la formulación de múltiples disposiciones reguladoras de la anchura del mar territorial en el orden internacional sin que se haya podido establecer una reglamentación que sea de aplicación a todos los países del mundo, aunque tenemos que reconocer que en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar celebrado en Montego Bay en 1982 se logró un ordenamiento jurídico con la pretensión de crear un nuevo derecho internacional del mar, capaz de dar solución a los disímiles problemas existentes en esa esfera, al ser aprobada la Convención.

Uno de los aspectos más debatidos en cuanto a los derechos del mar, lo ha sido sin lugar a dudas el mar territorial por constituir una aspiración de todos los Estados en cuanto a extender su soberanía, no constriñéndose este al derecho interno, sino que trasciende al derecho internacional.

3. Concepto

Conceptualmente el mar territorial ha sido objeto de diversas definiciones, tanto en lo que respecta al aspecto semántico como al jurídico.

El tratadista español D. Francisco Fariña calificó al mar territorial, al que le llamó también aguas jurisdiccionales, como el espacio marítimo del mar libre, donde se le reconocen al Estado facultades exclusivas de jurisdicción y aprovechamiento, extendiéndose el espacio aéreo superpuesto.

El Instituto de Investigaciones de Derecho Internacional de la Universidad de Harvard en los EE.UU., coincidiendo con el tratadista Accioly cuando en la Conferencia de la Haya de 1930 le llamó zona marítima marginal, lo calificó como el mar marginal que formaba parte del área marítima comprendida dentro de las tres millas de la costa medidas a partir de la línea media de la baja marea partiendo del límite de una bahía o de la desembocadura de un río.

De forma sucinta, podemos calificar el mar territorial como el espacio marítimo del mar libre, donde los Estados pueden ejercer sus facultades jurisdiccionales soberanamente.

4. El orden jurídico internacional

Como hemos podido observar, la definición dada por el Instituto de Investigaciones de Derecho Internacional de Harvard, no se limita a su aspecto doctrinal, sino que establece su anchura al decir que el mar marginal es la parte del mar comprendido en las tres millas.

La distancia de tres millas como anchura del mar territorial, ha tenido un período de vigencia superior en relación con otros límites de extensión, prueba de lo cual es el sostenimiento de algunos países a las tres millas a pesar de ser Estados signatarios de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, donde se acordó el establecimiento de las doce millas como anchura del mar territorial; también debemos señalar que en la Conferencia de los Derechos del Mar de 1930 efectuada en La Haya, cuando se trató acerca de implantar la codificación en las normativas jurídicas aplicables al mar territorial, sus objetivos se malograron producto de la insistencia por algunos países de aferrarse a las 3 millas como anchura del mar territorial en contraposición a otros.

Es digno de comentar que aun cuando el voto mayoritario de las diversas delegaciones allí presentes fue por las 3 millas, una gran cantidad de países se opuso al voto por el límite de seis millas y otros por cuatro millas e incluso se habló de las doce millas como límite del mar territorial, lo que evidenció la discrepancia y contradicción entre los asistentes a la Conferencia, poniéndose de manifiesto por diversos países la necesidad de ampliar los límites de mar territorial, pero la realidad es que allí no se llegó a acuerdo alguno entre los participantes.

En 1958, se efectúo en Ginebra la denominada Primera Conferencia sobre el Derecho del Mar, la que significó un extraordinario paso de avance en la actividad por los resultados, incluida la codificación no lograda en 1930, donde se aprobaron cuatro Convenciones, entre las que están la Convención sobre el mar territorial y que aún cuando no se estableció en esta un límite de anchura del mar territorial, sí se vislumbró un consenso en cuanto a las doce millas y se sentaron las bases para el reconocimiento en 1982 durante la III Conferencia, de la anchura del mar territorial cuyo límite no puede exceder las doce millas marinas medidas a partir de la línea de base determinada de conformidad con esta Convención. Es importante destacar, que la segunda guerra mundial marcó un importante cambio en la doctrina de las tres millas, pues la modernización de los medios de defensa de los países, así como, el propio avance tecnológico y científico hicieron que perdiera virtualidad la teoría que sirvió de fundamento para sustentar la doctrina de las tres millas como límite territorial.

En 1960, se efectúo la denominada Segunda Conferencia sobre el Derecho del Mar, también en Ginebra, en la que no se logró acuerdo alguno en cuanto al mar territorial, por lo tanto fue un rotundo fracaso, que dio paso a una nueva Conferencia, la que se efectuó en Montego Bay, Jamaica en 1982, y fue denominada la III Conferencia sobre los Derechos del Mar.

De lo anterior se infiere, que el ordenamiento jurídico obtenido en 1982 sobre el derecho del mar, ha sido el resultado de un largo proceso de análisis y discusiones entre todos los Estados participantes a la Conferencia y que si bien tuvieron su comienzo en La Haya, Holanda en 1930, esta se basó en los propios antecedentes históricos tomados a través de los siglos, que sirvieron al mismo tiempo de base a los acuerdos alcanzados en la llamada I Conferencia de 1958 y las posteriores discusiones sostenidas en 1960, para culminar con esta llamada etapa final del

proceso que es la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Entre los avances alcanzados por la Convención de 1982, está el haber aglutinado las cuatro Convenciones suscritas en Ginebra en 1958 y que fueron: el Mar Territorial y la Zona Contigua, la Alta Mar, la Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos y la Convención sobre la Plataforma Continental.

La III Conferencia de Naciones Unidad sobre el Derecho del Mar, recogió en una nueva Convención, todo lo relativo a la protección y preservación del medio ambiente y los recursos de los fondos oceánicos en sus 320 artículos y nueve anexos.

Este instrumento jurídico, cuya vigencia data del 16 de noviembre de 1994, dedica sus primeros artículos al mar territorial y la zona contigua, fijando los límites y el llamado paso inocente por el mar territorial de los Estados ribereños y aquí nos vamos a detener brevemente, para aclarar lo que consideramos de gran importancia que es la diferencia entre el mar territorial y las aguas interiores.

Por mar territorial se entiende la franja de mar contigua al territorio o extensión terrestre de un Estado, constituyendo una prolongación de su soberanía, es decir, que va más allá de su territorio y de sus aguas interiores como se establece en la propia convención; mientras que las aguas interiores son aquellas que se encuentran entre la costa firme y la cadena de cayos e islas que circundan al Estado ribereño, así como, las bahías, golfos, radas, ensenadas y otros similares y que a tenor de lo dispuesto en la convención, las aguas interiores son implícitamente parte de la soberanía, quedando por lo tanto en el interior de la línea de base a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial.

El artículo 3 de la Convención de 1982 establece como anchura del mar territorial, un límite que no puede exceder las 12 millas marinas contadas a partir de la línea de base, mientras que en su artículo 33 queda establecido que la zona contigua no podrá extenderse más allá de las 24 millas marinas contadas también desde la línea de base, esto se trata de 12 millas adicionales a las 12 millas de mar territorial, la que tiene como objetivo la prevención de las infracciones que se puedan cometer en esa área o zona en materia fiscal, de inmigración, sanitaria o de aduana.

En su parte tercera, se refiere a los estrechos que se utilizan en la navegación y el paso en tránsito por estos, así como, las regulaciones de actividades de apoyo a la navegación como lo es la hidrografía.

La parte IV trata sobre todo lo relativo a los Estados archipielágicos y la gran complejidad de su delimitación, sus aguas interiores, el paso inocente por sus aguas, los deberes de otros Estados y demás aspectos relacionados con el conjunto de islas que conforman un archipiélago.

A continuación, se refiere a la denominada zona económica exclusiva y que faculta al Estado ribereño a la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos y no vivos en un ámbito no mayor a las 200 millas marinas contadas desde la línea de base.

En otra de sus partes, la Convención establece la definición y derecho de los Estados, así como, otros aspectos relacionados con la plataforma continental, los cuales han sido recogidos en la I Conferencia y plasmados en un solo Convenio, así también la alta mar y que al igual que la plataforma continental este tópico formó parte de un convenio en específico, por acuerdo de la I Conferencia de 1958, la que pasó a formar parte de esta Convención reconociendo conceptualmente la alta mar, así como el ejercicio de su libertad, la utilización de esta con fines pacíficos, nacionalidad y condición jurídica de los buques, al igual que lo relativo a la prohibición del transporte de esclavos, los casos de abordaje, concepto de piratería, tráfico ilícito de estupefacientes, las transmisiones no autorizadas, los tan importantes derechos de visita y de persecución y otros aspectos de suma importancia, recogidos en los 35 artículos de la Convención.

El régimen de las islas que es de suma importancia para los Estados isleños, se limita a tres acápites del artículo 121, parte VIII y a continuación trata sobre los mares y sus accesos, así como, lo relacionado con la zona, sus principios y aprovechamiento y la estructura y funcionamiento de la Convención, al igual que las obligaciones de sus miembros y el procedimiento para dirimir controversias.

La parte XII se refiere a la protección y preservación del medio marino en todo lo concerniente al derecho del mar, reservando los aspectos eminentemente técnicos para los últimos artículos, concluyendo con las disposiciones generales y finales, dando paso a sus nueve anexos.

Es significativo que en el artículo 308 de la Convención se establece, que esta ha de entrar en vigor una vez que hayan transcurrido 12 meses

después de la fecha de depósito del instrumento de ratificación o adhesión por el sexagésimo país, surtiendo efectos legales para los Estados a los 30 días siguientes de dicha fecha, por lo que la Convención entró en vigor el 16 de noviembre de 1994.

5. La legislación cubana y el mar territorial

La isla de Cuba como colonia que fuera de la metrópoli española, estuvo sometida a las normas jurídicas promulgadas por España, lo que motivó que la extensión del mar territorial de Cuba fuese la misma que la que tenía España y que era de seis millas, regulada por varias disposiciones normativas de la época como lo fueron la Real Orden de 1862 y la de 1863, así como el Real Decreto de 1890 que puso en vigor para Cuba la Ley de Puertos en ese año y otras regulaciones en la materia.

La implantación de las seis millas como anchura del mar territorial en Cuba, provocó grandes discrepancias con el gobierno de los Estados Unidos de América, quién impugnó esa extensión, basado en que se trataba de una determinación unilateral que no podía estar por encima del derecho internacional.

Al desaparecer la condición colonial de Cuba y producirse la intervención norteamericana en la isla, el gobierno de EE.UU., dispuso mediante la Orden Militar No. 173 de 1901 que la extensión del mar territorial para Cuba a los efectos fiscales fuese de 4 leguas (12 millas, a partir de la costa), lo que prevaleció, pero no solamente a los efectos aduaneros y fiscales, sino de jurisdicción soberana; esto resultaba totalmente paradójico con la posición adoptada por el propio gobierno norteamericano frente a España al oponerse a las seis millas cuando a Cuba les pertenecía a estos como colonia que era, lo que al mismo tiempo provocó diversos conflictos con otros Estados que también se opusieron a que Cuba tuviese 12 millas de mar territorial como prolongación de su soberanía.

En 1915, mediante el Decreto número 403 de la Marina de Guerra, el gobierno de Cuba dispuso que la anchura de su mar territorial fuese de 3 millas, para de esta forma responder al gobierno norteamericano, y dejar la anchura de 12 millas, solo para fines fiscales.

Diecinueve años después fue promulgado el Decreto Ley No. 108 de 1934, mediante el cual se dispuso que la anchura del mar territorial de Cuba fuese de 6 millas, es decir, el doble de la anchura dispuesta por el Decreto 403 de 1915; sin embargo el Código de Defensa Social de 1936, en su artículo 7, inciso (d, retomó las 3 millas al decir: "A los efectos de este Código se considera territorial, el mar que rodea las costas de la República hasta una distancia de 3 millas marítimas fuera de las mismas contadas desde el lugar más bajo de la marea en su más distante cayo o isla adyacente...".

Lo anterior contradecía lo establecido por el vigente Decreto Ley No. 108, situación esta que prevaleció hasta el año de 1942 en que fue dictado el Acuerdo Ley No. 27, que dispuso que la anchura del mar territorial fuera de 3 millas y 12 a los efectos fiscales.

Desde comienzos del siglo XX fueron dictadas normas jurídicas en la República de Cuba en relación con el mar territorial, pero en su mayoría, en correspondencia con el gobierno norteamericano y prueba de ello lo es el Convenio sobre la prevención del contrabando suscrito entre ambos países en 1926, donde queda establecido que es firme intención de ambos Estados mantener las tres millas como anchura de las aguas territoriales.

Con el advenimiento e instauración del Gobierno Revolucionario, surgieron nuevas normas reguladoras de la actividad, pero que no se pronunciaron con relación a la extensión del mar territorial, incluyendo la Ley No. 1092 de 1963 relativa al régimen aduanal.

Fue en el 26 de abril de 1975 que se dictó la Ley No. 1292, que estableció las bases desde las cuales se miden la anchura del mar territorial, su espacio aéreo, lecho y subsuelo donde ejerce su soberanía sobre una nueva extensión, quebrando los esquemas de subordinación como lo fueron el Decreto No. 403 de 1915 y el Acuerdo Ley No. 27 de 1942, que habían dispuesto las 3 millas como anchura del mar territorial, lo que se ajustaba a lo establecido para el territorio norteamericano, posición esta que incluso había sido sostenida y llevada para su defensa a la llamada Conferencia de los Derechos del Mar, efectuada en Ginebra en 1958.

Este largo proceso de normativas jurídicas reguladoras de la anchura del mar territorial, culminó con la Ley No. 1292 del 26 de abril de 1975, toda vez que los intereses prevalecientes en 1942, donde se ratificó la extensión de las 3 millas, así como, los criterios y fundamentos esgrimidos en Ginebra en 1958, no se correspondían con los hechos que dieron lugar a una nueva

situación como lo fue la necesidad de extender la frontera en la búsqueda de mayor protección y control ante los actos de hostigamiento a que venía siendo sometido el país, tanto por mar como por aire; esto fue un elemento de gran importancia a los efectos de extender la distancia del mar territorial constituyendo al mismo tiempo la prolongación de la soberanía, lo que unido a otros factores de carácter científico-técnico, como lo es la exploración y la explotación de esa zona extendida, así como, a la necesidad de lograr una equiparación con la mayoría de los países del mundo, como lo prueba el hecho que más de 75 % posee una extensión de mar territorial de 12 millas marítimas y en otros casos superior.

En el año 1977, fue derogada la Ley No. 1292 de 1975, al promulgarse el Decreto Ley No. 1 quedando regulada la anchura del mar territorial de la República de Cuba a 12 millas náuticas, medidas a partir de la línea de base, constituidas estas por las rectas que unen los puntos más exteriores de la costa, isla, islotes, cayos y arrecifes, que la circundan y cuyas coordenadas geográficas se consignaron en el propio Decreto Ley; además en este se establece la soberanía sobre dichas áreas y se introduce una modificación en el Código Penal vigente en ese momento en cuanto a la definición y el alcance del mar territorial.

Posteriormente, fue necesario corregir algunas de las coordenadas geográficas que aparecen en el Decreto Ley No. 1 de 1977, por lo que en el año de 1986, fueron modificadas e informadas a todos los Estados, a través de los organismos internacionales, quedando determinada la línea de base a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial de la República de Cuba de la forma siguiente:

Punto	Latitud	Longitud	Nombre geográfico del punto
1	2	3	4
1	21º52',0N	84º57',2W	Cabo San Antonio
2	21º53',3N	84º56',6W	
3	21º54',9N	84º55',7W	
4	21º55',1N	84º55',3W	Punta Cajón
5	22º09',6N	84º45',0W	Banco Sancho Pardo
6	22º14',4N	84º43',6W	Francisco Padre
7	22º18',3N	84º40',1W	La Tabla
8	22º22',4N	84º35',6W	Zorrita
9	22º25',7N	84º31',8W	El Pinto
10	22º28',5N	84º28',5W	Quebrado de Buenavista
11	22º32',2N	84º20',9W	Cabezo Seco
12	22º34',7N	84º15',3W	Punta Tabaco
13	22º38',3N	84º11',6W	Roncadora
14	22º40',3N	84º08',5W	
15	22º42',9N	84º01',3W	Cayo Jutías
16	22º54',1N	83º36',7W	
17	22º59',7N	83º13',0W	Punta Gobernadora
18	23º08',8N	82º23',6W	Punta Brava
19	23º09',1N	82º21',4W	Morro de la Habana
20	23º09',4N	82º20',9W	
21	23º09',9N	82º19',5W	
22	23º10',2N	82º18',2W	Punta Campanilla
23	23º10',6N	82º16',2W	Punta Guayacanes
24	23º10',7N	82º14',8W	Punta El Judío
25	23º10',8N	82º13',8W	
26	23º11',2N	82º01',6W	
27	23º11',0N	82º00',0W	Punta Tijeras
28	23º16',0N	81º05',3W	Cayo Mono
29	23º16',9N	80º53',9W	Faro Cruz del Padre
30	23º13',6N	80º19',6W	
1	2	3	4
31	22º56',7N	79º45',4W	Cayo La Vela

Punto	Latitud	Longitud	Nombre geográfico del punto
32	22º41',4N	78º53',3W	Cayo Caimán Grande
33	22º37',6N	78º38',8W	Cayo Guillermo
34	22º33',0N	78º22',8W	
35	22º29',0N	78º10',0W	Cayo Paredón Grande
36	22º21',1N	77º51',7W	Bajo Tributario de Minerva
37	22º11',5N	77º39',8W	Cayo Confites
38	21º19',7N	77º08',5W	Punta Maternillos
39	21º16',1N	76º21',4W	
40	21º07',6N	75º43',0W	
41	21º06',9N	75º41',7W	
42	21º04',3N	75º37',2W	Punta Lucrecia
43	20º41',6N	74º54',4W	Cayo Moa
44	20º37',0N	74º43',9W	Punta Guarico
45	20º19',1N	74º13',8W	Punta Fraile
46	20º18',1N	74º11',8W	Punta Azules
47	20º15',5N	74º09',0W	Quebrado del Mangle
48	20º15',2N	74º08',7W	
49	20º14',8N	74º08',6W	Punta Maisí
50	20º13',6N	74º08',1W	
51	20º13',1N	74º08',0W	
52	20º12',7N	74º07',9W	Punta Quemado
53	20º11',7N	74º08',1W	
54	20º10',9N	74º08',5W	
55	20º04',8N	74º14',7W	
56	20º04',4N	74º15',4W	
57	20º04',1N	74º16',2W	
58	20º04',0N	74º17',8W	Punta Caleta
59	19º55',2N	74º59',0W	
60	19º54',4N	75º01',3W	
61	19º53',9N	75º04',9W	
62	19º53',4N	75º09',4W	
63	19º52',8N	75º18',3W	
1	2	3	4
64	19º52',6N	75º21',5W	
65	19º52',9N	75º29',6W	
66	19º53',0N	75º32',3W	
67	19º53',4N	75º35',2W	
68	19º53',7N	75º36',4W	
69	19º57',9N	75º51',8W	Santiago de Cuba
70	19º57',3N	75º57',9W	Punta Cabrera
71	19º57',3N	76º00',4W	
72	19º57',7N	76º04',3W	
73	19º57',9N	76º05',9W	
74	19º58',9N	76º11',1W	
75	19º58',0N	76º19',2W	
76	19º57',3N	76º21',3W	Punta Tabacal
77	19º56',9N	76º31',2W	Punta Bayamita
78	19º56',7N	76º34',8W	
79	19º56',6N	76º42',6W	
80	19º56',0N	76º47',2W	Punta Turquino
81	19º53',3N	76º58',7W	
82	19º53',2N	76º59',4W	

Punto	Latitud	Longitud	Nombre geográfico del punto
83	19º53',1N	77º00',6W	
84	19º53',2N	77º04',4W	
85	19º53',6N	77º07',8W	
86	19º51',2N	77º21',0W	
87	19º50',8N	77º23',8W	
88	19º50',8N	77º25',2W	Punta Monje
89	19º50',7N	77º30',2W	Punta Escalereta
90	19º50',7N	77º32',2W	Punta Pesquero de la Alegría
91	19º49',6N	77º40',6W	
92	19º50',1N	77º44',9W	Cabo Cruz
93	20º31',0N	78º19',8W	Punta Cabeza del Este
94	20º32',2N	78º23',0W	Punta Macao
95	20º38',9N	78º42',3W	Punta Indios
96	20º47',6N	78º56',7W	Cayo Anclitas
1	2	3	4
97	20º52',2N	79º03',3W	Punta Escondido
98	21º03',2N	79º20',4W	Cayo Cinco Balas
99	21º06',4N	79º26',6W	Cayo Bretón
100	21º13',1N	79º33',3W	
101	21º36',6N	79º50',5W	Cayo Puga
102	21º37',7N	81º04',8W	Cayo Trabuco
103	21º35',7N	81º30',7W	
104	21º34',7N	81º38',3W	Cayo Ballenatos
105	21º33',6N	81º45',8W	Cabezo de La Estopa
106	21º28',4N	82º12',8W	Cabezo Sambo
107	21º26',6N	82º50',3W	
108	21º26',3N	82º53',0W	
109	21º26',3N	82º53',8W	Caleta de Agustín Jol
110	21º28',0N	83º04',4W	Cayo Pepe
111	21º54',4N	84º02',1W	Cabo Francés
112	21º45',9N	84º26',7W	
113	21º45',8N	84º27',3W	Punta Leones
114	21º45',2N	84º30',2W	
115	21º45',2N	84º30',6W	Cabo Corrientes
116	21º48',7N	84º48',1W	Punta del Holandés
117	21º48',6N	84º48',6W	
118	21º49',6N	84º55',0W	
119	21º49',7N	84º55',2W	
120	21º50',1N	84º55',9W	Punta Perpetua
121	21º50',2N	84º56',1W	
122	21º50',6N	84º56',6W	
123	21º51',4N	84º57',1W	
124	21º51',7N	84º57',2W	

Fuente: La Gaceta Oficial de la República de Cuba, 1977.

Con la misma fecha del 24 de febrero de 1977, fue promulgado también el Decreto Ley No. 2, que estableció como zona económica de la República de Cuba, la adyacente a su mar territorial que se extiende hasta 200 millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide la anchura de aquel y cuyos objetivos se enmarcan en los propios acuerdos establecidos en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, como son:

I- Derechos de soberanía para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de los fondos marinos incluido su subsuelo y de las aguas suprayacentes.

II- Derechos exclusivos y jurisdicción con respecto al establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras.

III- Jurisdicción exclusiva con respecto a otras actividades tendientes a la exploración y explotación económica de la zona, incluyendo la utilización de las corrientes marítimas, y cualquier otro que posibilite el desarrollo científico-técnico.

IV- Jurisdicción con respecto a:

a) La preservación del medio marino incluidos el control y la iluminación de la contaminación.

b) La investigación científica.

Por lo tanto, con la promulgación del Decreto Ley No. 1 y el No. 2, ambos de 1977, fue puesto en vigor en la República de Cuba la extensión de su mar territorial hasta un límite de 12 millas náuticas y la extensión de su zona económica exclusiva hasta 200 millas de distancia, ambos contadas a partir de su línea de base.

Para concluir este tema, nos referiremos brevemente a la denominada zona contigua dada su importancia y gran significación, acentuándose más aún en los Estados cuya configuración es la de isla dada sus propias características.

Desde principios del siglo pasado y con motivos de la intervención norteamericana en Cuba, se estableció una llamada zona de respeto que se asocia con la zona contigua, reconociendo lo que hoy se denomina como derecho de visita, pero dentro de un área que alcanzaba hasta las 20 millas de la costa; al mismo tiempo debemos recordar que la Orden Militar No. 173 de 1901 del propio gobierno norteamericano, estableció una zona de 4 leguas (12 millas) con fines fiscales.

Sin embargo, es la I Conferencia sobre el Derecho del Mar celebrada en Ginebra en 1958, que la zona contigua es definida como contigua al mar territorial, dentro de la alta mar donde el estado ribereño puede ejercer determinadas actividades de fiscalización tales como: aduanera, de inmigración, fiscal y sanitaria, quedando establecido el derecho de persecución.

La III Conferencia recogió en su artículo 33 la zona contigua cuyo objetivo es coincidente con el que fue aprobado por la I Conferencia de 1958, es decir prevenir y sancionar aquellas conductas a las leyes o reglamentos de carácter aduaneros, fiscales de inmigración o sanitario del Estado ribereño, el que podrá actuar en una extensión de 24 millas contadas desde la línea de base de la cual se mide el mar territorial, por lo que su anchura realmente es de 12 millas adicionales a las 12 millas de mar territorial.

Pero mientras en estas 12 millas territoriales, el Estado puede ejercer su derecho de forma soberana, no lo es así en las 12 millas de zona contigua, pues está limitada a funciones fiscales, aduanera, de inmigración y sanitarias; aunque debemos aclarar que el alcance de estas funciones comprende también la preservación y el cuidado de bienes culturales marinos de cualquier índole, así como, la protección contra actividades ilícitas, tales como: la piratería, tráfico ilegal de personas, estupefacientes o las transmisiones radiales o televisivas no autorizadas o que la embarcación no tenga nacionalidad o se niegue a enarbolar su pabellón, entre otros.

La legislación cubana trató este tema de la zona contigua en su Decreto No. 1984 de 1955 aunque como ya fue comentado, también en las ordenanzas del gobierno norteamericano, en las propias ordenanzas de aduana y en el Acuerdo Ley No. 27 de 1942 ya se reconocía una extensión de 12 millas con fines fiscales propiamente, es decir, desde principios de siglo se avizoró la necesidad de tal protección de esta área, aunque no con los mismos objetivos actuales.

Con fecha más reciente, el 12 de abril de 1995 fue dictado el Decreto Ley No. 158 que establece en su artículo 1 que la zona contigua de la República de Cuba tiene una extensión de 24 millas náuticas contadas a partir de la línea de base desde la cual se mide la anchura del mar territorial de Cuba y está constituida por una zona de 12 millas náuticas contiguas al límite exterior de este.

Más adelante, en el propio Decreto-Ley se dispone que el Estado ejerce las medidas fiscales con el propósito de evitar infracciones en esa área en materia aduanera, fiscal, migratoria, sanitaria, del patrimonio cultural, medio ambiente y recursos naturales vivos y no vivos, así como, en las demás zonas previstas y reconocidas en la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre los Derechos de Mar, incluido el espacio aéreo cubano.

IV. LA HIPOTECA NAVAL AL AMPARO DE LA LEGISLACIÓN VIGENTE

1. El concepto de la hipoteca como institución

La hipoteca proviene de la palabra griega *Hypotheke*, y del latín *Hypotech*, que significan "lo que se pone debajo" y ha sido una de las instituciones más polémicas del derecho, que ha generado diversas contradicciones entre los mismos tratadistas, pudiendo citar como ejemplo de ello las propias diferenciaciones conceptuales apuntadas por el español Sánchez Román en el aspecto contractual, aunque a todos los efectos hay que tomar en consideración que la hipoteca se rige por la ley del país donde se constituya.

La hipoteca institucionalmente tuvo diversas denominaciones, fue conocida como FIDUCIA (*actio fiduciac*) y que, consistía en una venta, ficticia con restitución del bien al satisfacer el crédito, lo que dio origen a la llamada transmisión fiduciaria actualmente empleada.

En el derecho romano, la hipoteca constituía una de las formas de garantía real bajo la denominación genérica de *pignus*, o peño, el que a su vez se clasifica en convencionales (sin transmisión de la cosa), judiciales (con transmisión dictada por el juez) y legales (por voluntad de la ley), no estableciéndose diferencia con la prenda y llegando a la conclusión, que tanto la hipoteca como la prenda son derechos reales; sin embargo no es hasta el siglo XVI que en el derecho hispánico se hace mención a la palabra hipoteca (Leyes del Toro de 1505).

No obstante, hay que decir que en la prenda hay desplazamiento de la cosa, lo que no ocurre en la hipoteca, aunque no es menos cierto que existe la prenda sin desposeción, pero con ciertas limitaciones, como veremos más adelante.

Es importante tener en cuenta, que un verdadero realce de esta institución en el derecho español, lo constituyó la Ley Hipotecaria que entró en vigor en España en 1861 y que es extendida a Cuba en 1893, luego de las modificaciones hechas en España en ese año.

En el orden conceptual, debemos decir que la mayoría de los tratadistas en la materia son del criterio que la hipoteca es un derecho real, lo que podemos apreciar en las definiciones dadas por Giménez Arnau, Wieland, Dianche, Planiol, Roca, Sastre de Buen y el propio Sánchez Román, al decir este último que: "la hipoteca es el derecho real constituido en garantía de una obligación sobre bienes inmuebles que permanecen en la posesión de su dueño, para satisfacer con el importe de la venta de estos aquella obligación cuando sea vencida y no pagada"; sin embargo es el propio Sánchez Román quien introduce en la doctrina las diferencias existentes entre la hipoteca y el derecho real en el orden contractual, estableciendo una separación entre ambos y señalando entre otras cosas que:

> El contrato de hipoteca, como tal, solo producirá acción a favor del primitivo deudor contra el primitivo acreedor, al efecto de liberar de la hipoteca la finca hipotecada cuando se ha cumplido la obligación principal que la misma

garantiza; el derecho real, por el contrario, originará acción tan sólo a favor del primitivo acreedor contra el primitivo deudor o contra cualquier poseedor de la cosa hipotecada, para hacer efectiva la garantía en la obligación principal no cumplida.

Sin embargo, se trata de simples sutilezas que resultan irrelevantes ya que son propias del derecho real en relación con un contrato, pero lo que es evidente y así lo recoge la doctrina, que la hipoteca es un derecho real, por lo que pudiéramos calificarla en sentido lato como un derecho real que se constituye mediante contrato y que tiene como finalidad garantizar un crédito sobre una propiedad, lo que le permite al acreedor el recobro del crédito mediante un proceso ejecutivo sobre dicha propiedad en caso de incumplimiento.

De las diversas definiciones dadas en la doctrina sobre la hipoteca, la que parece más acertada es la de Giménes de Arnau y que define a la hipoteca como: "un derecho real constituido en garantía de una obligación sobre inmuebles ajenos o derechos reales sobre inmuebles, que confiere al acreedor la facultad de instar la venta de la cosa y proceder con un precio al cumplimiento de la obligación cuando esta sea vencida y no pagada".

De forma muy escueta podemos añadir, que al referirnos a la hipoteca tenemos que hacer mención a que tanto en su condición de contrato como de derecho real, se trata de un derecho de carácter accesorio o de garantía, pues supone la existencia de una obligación para ser garantizada, es decir, para asegurar el cumplimiento de una obligación, lo que pudiéramos calificar como su fase primaria, toda vez que su incumplimiento conlleva la ejecución para que dicho crédito sea efectivo, entendiendo esta última como su segunda fase, es decir, la primera puede ser considerada la condición precedente o suspensiva del derecho anglosajón (*precedent condition*) y la segunda su fase ejecutiva.

Un elemento muy importante a tomar en consideración en la constitución de una hipoteca, es su especialidad o determinación, ya que solamente son hipotecables los bienes indicados y la cantidad tiene también que haber sido previamente indicada.

Además de lo anterior, la hipoteca es consensual y al mismo tiempo registral, pues aparte del consentimiento requiere de la publicidad como acto que se produce por medio de su inscripción en el registro y que en muchos países es lo que le da validez a la hipoteca. También se caracteriza por ser indivisible, ya que subsiste en tanto y en cuanto no se cancele (ver artículo 122 de la Ley Hipotecaria), además es un derecho transmisible.

Finalmente, en cuanto a la hipoteca vista como institución, debemos manifestar que su forma de extinción es variada, pues lo mismo puede ser por el pago, es decir, por el cumplimiento de la obligación, que por prescripción, así como: por condonación, compensación, renuncia, acuerdos y otras formas que también constituyen extinción.

2. La hipoteca naval

2.1. Antecedentes y concepto

Al hablar de la hipoteca naval debemos hacerlo remontándonos a su origen el cual podemos hallar en el derecho romano, debilitándose en la Edad Media para resurgir en el siglo XIX, en Francia, y posteriormente afianzarse en forma definitiva.

La hipoteca naval nace de la necesidad del naviero de emplear capital ajeno en la explotación de su industria, ya que el préstamo a la Gruesa, que era la figura crediticia de la época, no satisfacía semejante necesidad, además de los altos intereses que se aplicaban quedando postergada dicha figura y que como dijera Garrigues yace fosilizada en los códigos.

Anteriormente expusimos que para muchos tratadistas la prenda y la hipoteca eran la misma garantía real, pues lo que realmente caracterizaba el acto era el traspaso de la posesión del objeto al acreedor, no existiendo una distinción entre ambas instituciones.

Aunque la institución de la hipoteca naval resurge y toma auge en el siglo XIX, adquiere tendencias de decaimiento, aunque no desaparece, como consecuencia del incremento de la navegación, el seguro y nuevas formas de crédito, llegando a emplearse de forma muy excepcional; sin embargo, en la actualidad es una institución de uso frecuente sobre todo en las transacciones de compraventa de embarcaciones y otras obligaciones.

Las características del buque como bien mueble, hicieron que se tornara más compleja la aplicación de la garantía real sobre este, toda vez que al establecerse la distinción entre prenda e hipoteca atendiendo a la naturaleza mobiliaria e inmobiliaria del objeto, resultó de

aplicación para los bienes muebles el derecho de prenda y para los inmuebles la hipoteca, y como el buque era considerado un bien mueble le era aplicable la prenda, lo que implicaba la desposesión de este de su deudor, situación esta contradictoria porque el deudor debía conservar el buque bajo su explotación, precisamente para poder cumplir su obligación económica con el acreedor y la prenda sin desposesión es la discreción del acreedor, no reconociendo la enajenación.

Como solución y prescindiendo de la tradición del buque, propia de la prenda a los efectos de su constitución, la tradición se sustituyó por la inscripción del buque en un Registro Público, dándole al buque a los efectos hipotecarios la condición de inmueble, y con ello quedó equiparada la hipoteca naval a la hipoteca inmobiliaria.

Así también, tenemos que la Ley de Hipoteca Naval española del 21 de agosto de 1893, modifica el Art. 585 del Código de Comercio español de 1885, en cuanto a la condición del buque como bien, al decir que solo a los efectos hipotecarios el buque se considera un bien inmueble, pero esta no se hizo extensiva a la República de Cuba.

Conceptualmente y empleando la definición del español González Revilla por su sencillez y al mismo tiempo amplitud, decimos que la hipoteca naval es: un derecho real constituido sobre una nave ajena en garantía de un crédito, en virtud de lo cual el acreedor, si no le pagan la deuda en el plazo convenido, puede hacer embargar el bien y solicitar su venta a posteriori.

La hipoteca naval es un contrato, cuyas regulaciones inicialmente en nuestro país tuvieron lugar en el derogado Código Civil, que estuvo vigente en Cuba desde 1889 hasta 1988, y que a su vez fue objeto de modificación en razón a las propias transformaciones socioeconómicas en virtud de las nuevas relaciones socialistas de producción, por lo que fue emitida una nueva edición, la que fue publicada en el año de 1975 y donde expresamente son derogados de forma absoluta todos los artículos relacionados con la hipoteca (1874 y siguientes), así como se suprimieron de los artículos que regulan los contratos de prenda, hipoteca y anticresis (1857 y siguientes), todas las referencias a estas dos últimas instituciones por haber sido canceladas las hipotecas sobre inmuebles urbanos y rústicos y prohibida la futura constitución.

Por otra parte, ni el Código de Comercio regula la institución de la hipoteca naval, aún cuando en su artículo 580 se dispone el orden de prelación en los casos de venta judicial de un buque, ni propiamente lo hace nuestro actual Código Civil, pues en su artículo 288 dice textualmente: "la hipoteca naval o aérea se rige por disposiciones especiales".

La condición de crédito privilegiado de la hipoteca naval está dada por su carácter preferente en relación con otros créditos y su tutoría legal, estando en relación directa con el tan controvertido orden de prelación al que nos referimos en el anterior párrafo al citar el artículo 580 del Código de Comercio, pero debemos aludir también a su artículo 581 que dispone que si el producto de la venta no cubre todas las obligaciones del deudor, el remanente se distribuye proporcionalmente a prorrata entre los acreedores de un mismo orden, es decir, respetando siempre el orden de prelación establecido en la Ley.

Como es de apreciar nuestra legislación limita el denominado *ius disponendi* del propietario del bien hipotecado, el que queda sujeto a ese gravamen que es la hipoteca en tanto y en cuanto no se haya producido su liberación.

3. La hipoteca naval al amparo de la ley cubana

Lo expuesto en el vigente Código Civil nos obliga a preguntarnos qué normas jurídicas son las que regulan la hipoteca naval en Cuba, para lo cual debemos remitirnos a la Ley-Decreto No. 1420 del 12 de mayo de 1954, que es el cuerpo legal que introdujo en nuestra legislación la institución de la hipoteca naval propiamente, en forma reglamentaria.

Esta Ley-Decreto que aún conserva su vigencia, con excepción de algunas modificaciones como es el caso de abanderamiento y otras por desuso, hemos considerado conveniente insertarla en este trabajo y a continuación expondremos algunos comentarios sobre aquellos artículos que inciden de manera más significativa en las transacciones que guardan relación con la hipoteca naval.

No obstante, antes de proseguir con el texto de esta Ley-Decreto tenemos que señalar que como Contrato que es la hipoteca está compuesta de sus propios elementos que la distinguen y que son: personales, reales y formales.

Como elementos personales del Contrato de hipoteca tenemos el acreedor y al deudor hipotecario, pero con el requisito de poseer la libre disposición de sus bienes. Estas dos figuras vienen a suplir lo que en el préstamo eran el prestamista y el prestatario.

Los elementos reales lo constituyen su objeto, quedando establecido que puede constituirse tanto para un buque en explotación como para uno en construcción, aunque muchas legislaciones disponen como requisito en los casos de buques en construcción, que para que se pueda constituir la hipoteca en estos casos, tienen que haberse invertido no menos de la tercera parte del valor previsto para la construcción del casco.

En cuanto a los elementos formales, consideramos son de mayor importancia si tomamos en cuenta que el acto registral fue uno de los factores que incidió en que la hipoteca naval fuese equiparada a la hipoteca inmobiliaria, al ser sustituida la tradición por la inscripción, quedando eliminada también la posibilidad de la disposición del bien aplicable a la prenda. Es requisito que la hipoteca se constituya por escrito y mediante escritura pública y registrada.

En materia de hipoteca naval, existen los llamados requisitos de formalización que se establecen en la propia ley, tales como: los generales de las partes, importe del crédito y el término de vencimiento.

3.1. La Ley Decreto 1420 de mayo de 1954

La Ley-Decreto 1420 conserva su plena vigencia ya que no sabemos de la existencia de otras disposiciones que la hayan derogado, por lo que a continuación transcribimos literalmente su texto:

Art. 1. Podrán constituirse hipotecas sobre buques mercantes, cualquiera que sean su tonelaje o desplazamiento y la función a que se destine.

Art. 2. Las disposiciones de la presente Ley-Decreto no privarán a las embarcaciones de su carácter de bienes muebles, pero considerándose que, no obstante este carácter puede ser objeto de hipoteca, siempre que esta se contraiga de acuerdo con las disposiciones de la presente Ley-Decreto.

Art. 3. El contrato de hipoteca naval se regula, en primer término por las disposiciones contenidas en esta Ley. Los preceptos de la Ley Hipotecaria vigente que no estuviesen en contradicción con la misma regirán con el carácter de supletorios.

Art. 4. La hipoteca naval podrá ser constituida por el propietario de la nave siempre que tenga la libre disposición de sus bienes y comparezca por sí o por medio de apoderado con poder bastante al efecto del otorgamiento de la escritura o acta de constitución de la hipoteca.

Art. 5. La hipoteca naval podrá constituirse a favor de determinadas personas, naturales o jurídicas, o a su orden, o mediante la emisión de títulos individuales nominativos o al portador y también en favor del Estado, la provincia o el municipio ya se contraiga el gravamen directamente, y a través de sus institutos de crédito.

Art. 6. El Contrato de hipoteca naval deberá otorgarse por escritura pública si se constituye en Cuba. Si fuera constituido en el extranjero, se otorgará ante el Cónsul Cubano o ante Notario Público, con los requisitos que exige la legislación vigente.

Art. 7. El copropietario de una embarcación no podrá hipotecar separadamente su participación en ella si esta no representa más del cincuenta por ciento de la misma o, en su defecto, sin el consentimiento del condómino que represente esa mayoría.

Art. 8. Las embarcaciones en proceso de construcción podrán ser igualmente hipotecadas con tal que, en el instrumento en que la hipoteca se constituye, se consignen las especificaciones necesarias para el registro de la nave.

Art. 9. La hipoteca naval incluirá, además del capital los intereses que se convengan por término de 5 años y el crédito que se fije para costos y gastos en caso de reclamación judicial.

Art. 10. Las hipotecas que se constituyan sobre embarcaciones o buques se inscribirán en la Sección Correspondiente del Registro Mercantil del lugar en que se encuentre el astillero.

También ha de constar anotada por el registrador en la certificación del registro que acredite la propiedad del buque, y por el capitán que esté a bordo, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 612 del Código de Comercio, siendo motivo suficiente para denegar la inscripción de la hipoteca la falta de presentación de ese documento. Si no se presentase la certificación por estar el buque en viaje, se tomará anotación de la hipoteca en el término de sesenta días. Transcurrido este sin haberse presentado dicha certificación, el registrador procederá de oficio a la cancelación de la anotación. Si se presentare procederá a la inscrip-

ción, la que surtirá sus efectos desde la fecha de la anotación.

En la inscripción que en el Registro Mercantil se verifique de la hipoteca, se hará constar expresamente si la anotación a que se refiere el párrafo anterior de este artículo se hizo, o si por el contrario se omitió y por qué causa.

Art. 11. Si la hipoteca se hubiese constituido en el extranjero, deberá inscribirse en el puerto de matrícula de la embarcación y a que efecto se acompañará con la solicitud de registro de la nave un testamento o fehaciente del acta de la constitución de la hipoteca.

Art. 12. La transmisión de la hipoteca naval de cualquier clase que fuere, se regulará por los preceptos generales que le sean aplicables, pero toda cesión o traspaso de crédito hipotecario naval habrá de inscribirse en el registro para que el beneficiado pueda exigir su pago mediante el procedimiento correspondiente.

Art. 13. El orden de prelación de los créditos hipotecarios se determinará por el de su inscripción en el Registro Mercantil.

Art. 14. Las hipotecas constituidas sobre embarcaciones se extenderán al importe de las indemnizaciones que correspondan a los dueños de ella en caso de siniestros y en virtud de estar asegurado contra cualquier riesgo. El importe de la indemnización en caso de siniestro, se destinará a cubrir por su orden las responsabilidades de la nave con arreglo al Código de Comercio o siguiendo el orden de prelación que resulte del Registro Mercantil correspondiente.

Art. 15. En la hipoteca constituida sobre un buque, se entenderán incluidos, salvo pacto en contrario, el aparejo, respeto, pertrechos, máquinas, instrumental de navegación y fletes devengados y no percibidos por el viaje que estuviere haciendo o el último que hubiere vendido al hacerse efectivo el crédito hipotecario, la indemnización que el buque corresponda por abordaje u otros accidentes que den lugar a aquellos y desde luego, la póliza de seguro en caso de siniestro que hubiese tomado sobre la embarcación.

Art. 16. La hipoteca naval sujeta directa e inmediatamente la embarcación gravada el cumplimiento de la obligación para cuya seguridad se ha constituido, cualquiera que sea el poseedor.

Art. 17. La primera inscripción de cada buque en el Registro Mercantil correspondiente será la de la propiedad de este y en ella se harán constar las especificaciones que dispone el artículo vigésimo segundo del Código de Comercio. Sin el requisito de esta primera inscripción no se hará ninguna otra.

Art. 18 Tendrán preferencia sobre los créditos hipotecarios que se constituyan, los siguientes:

a) los derechos de pilotaje, tonelaje o atraque y demás de puertos y los sueldos debidos al capitán y tripulación, devengados aquellos derechos y estos sueldos en el último viaje del buque.
b) El importe de los premios del seguro del buque y de la tripulación correspondientes al último año.
c) El crédito a que se refieren los números 7 y 10 del artículo 580 del Código de Comercio.
d) Las cantidades tomadas por préstamo a la gruesa por el capitán durante el último viaje, siempre que se haya procedido a tenor de lo que señala el artículo 611 del Código de Comercio y se hayan observado las formalidades consignadas en el 583 del propio Código.
e) El importe de la Avería Gruesa que corresponde satisfacer al propietario del buque por concepto del último viaje.
f) Los créditos refraccionarios contraídos por el capitán también durante el último viaje.
g) Los derechos o créditos litigiosos que antes de la inscripción hipotecaria hubiesen sido anotados preventivamente en el Registro Mercantil, en virtud de mandamiento judicial, cuando queden reconocidos en sentencia ejecutoria o en transacción otorgada o aprobada por todos los interesados.

Art. 19. Para que el importe de la avería gruesa a que se refiere el inciso e) del artículo precedente, tenga la preferencia que en el mismo se le señala, será necesario:

a) Que se haya procedido en la forma que establece el Código de Comercio en sus artículos 813 y 814.
b) Que los gastos que se hayan producido y los daños causados sean consecuencia de la avería gruesa.
c) Que la justificación de la avería gruesa se haya efectuado siempre con la intervención de la autoridad cubana o del Cónsul de Cuba, en su caso, si esto no existiere de la autoridad local. El resultado se anotaría en la certificación de la inscripción de propiedad que debe llevar el capitán.

d) Que la liquidación de la avería se haya efectuado con arreglo a las disposiciones del Código de Comercio.

Art. 20. El acreedor podrá ejercitar su acción hipotecaria sobre la embarcación gravada, en los casos siguientes:

a) Al vencimiento del plazo estipulado para la devolución del principal.
b) Al vencimiento del plazo estipulado para la exigibilidad de los intereses.
c) Cuando el deudor fuere declarado en quiebra o concurso.
d) Cuando cualquiera de los buques hipotecados sufriere deterioro que lo inutilizase para navegar.
e) En el caso de pérdida total de la nave hipotecada.
f) Cuando la nave se venda a un extranjero.
g) Cuando se cumplan las condiciones pactadas como resolutorias del contrato de préstamo hipotecario y todas las que produzcan el efecto de hacer exigible al principal y los intereses.
h) Cuando los barcos en construcción, terminada esta, no presenten el Registro Mercantil los certificados a que se refiere el inciso g) del artículo 23 de la presente Ley Decreto, tal como se dispone en el último párrafo de dicho inciso.

Art. 21. Las hipotecas que hayan de inscribirse en Cuba deberán contener expresamente las cláusulas de sumisión a los jueces y tribunales competentes de la República de Cuba, con renuncia de todo fuero por razón de la nacionalidad o del domicilio o por cualquier otra cosa.

Y si el acreedor hipotecario o el propietario de la nave, o ambos fueran extranjeros, deberán contener además una cláusula de renuncia de todo género de indemnización contra el Estado cubano, tanto en el orden nacional como internacional.

Art. 22. El procedimiento de apremio se ajustará a las disposiciones de la Ley Hipotecaria y su Reglamento vigentes, no obstante lo dispuesto en la Ley Hipotecaria y su Reglamento, las partes podrán convenir, en el documento por el cual se constituya la hipoteca que en el procedimiento de apremio que no siga se celebre una sola subasta, tal como se previene en el artículo 323 del Código de Comercio con respecto a los préstamos mercantiles con garantía de los efectos cotizables en Bolsa.

Art. 23 A) Los requisitos mercantiles se atendrán en cuanto a la manera de llevar los Registros y publicidad de los mismos, a lo establecido en esta Ley-Decreto y en cuanto a la tarifa de sus honorarios por las operaciones que de esta Ley-Decreto se derivan, aplicarán los derechos del número 4 del artículo 9 del Decreto No. 1056 del 21 de Octubre de 1908 y asimismo aplicarán los preceptos del Reglamento vigente de los Registros Mercantiles a las operaciones que esta Ley Decreto originó, siempre que no se opongan a las disposiciones de las mismas.

Nota: Lo establecido en el presente artículo mantiene su vigencia en tanto y en cuanto no contraponga lo dispuesto en la Ley de procedimiento promulgada al efecto.

b) Para la inscripción de las hipotecas en el Registro Mercantil a más de los documentos procedentes de acuerdo con las anteriores disposiciones de esta Ley-Decreto , será necesario presentar los siguientes certificados:
   1) Certificado de aptitud para navegar o de seguridad naval.
   2) Certificado de radio–seguridad.
   3) Certificado sobre marca de calado de seguridad.

Estos certificados deberán ser expedidos por los funcionarios oficiales a quienes competen esas materias, de acuerdo con los tratados internacionales, o por agencia de reconocida competencia, debidamente inscriptas en el Registro Marítimo de la Dirección General de Transporte Marítimo.

Se exceptúa de los requisitos exigidos en este inciso, a los barcos en construcción de que trata el Art. 8 de esta Ley-Decreto. No obstante, los expresados requisitos deberán ser completados presentándose los certificados a que se refieran los números 1), 2), y 3) de este inciso, al Registro Mercantil correspondiente transcurridos los 30 días de ser despachado el barco para su primer viaje.

El incumplimiento de los requisitos indicados será causal bastante para que el acreedor pueda ejercer su acción hipotecaria sobre la embarcación gravada.

c) Los Cónsules de la República quedan autorizados para expedir patentes provisionales de navegación por un período de seis meses; pero para la expedición de estas patentes deberán tener a la vista los certificados a que se contrae el apartado b) precedente.

Art. 24. Esta Ley-Decreto no modifica el régimen legal vigente en la República sobre abanderamiento y prohibición de ventas o traspasos de buques cubanos al extranjero, al que se aplicará mientras rija, a los casos de adjudicaciones o enajenaciones de buques a que hubiera lugar en los procedimientos de que trata el artículo 22.

Art. 25. Esta Ley-Decreto empezará a regir desde la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República, quedando derogadas todas las leyes, Reglamentos y disposiciones que sean contrarias o se opongan a la misma.

Por tanto mando que se cumpla y ejecute la presente Ley Decreto en todas sus partes.

Dada en el Palacio de la Presidencia, en La Habana a los doce días del mes de mayo de mil novecientos cincuenta y cuatro.

Esta Ley-Decreto restringe a los buques que no tengan la condición de mercantes, a los efectos de poder se objeto de hipoteca al manifestar en su artículo 1 que podrán constituirse hipotecas sobre buques mercantes sin hacer referencia a otro tipo de embarcación.

Sin embargo, en nuestra opinión esta limitación habría que verla en función de su clasificación y no sectorialmente, ya que un buque puede ser operado por una empresa pesquera y no dedicarse ni a la captura ni al procesamiento de los productos del mar, pudiendo tratarse de un buque cuya finalidad sea el comercio o servicios auxiliares a este, por lo que de hecho tienen la condición de buque mercante y pueden ser asimilados como tal y por lo tanto ser objeto de hipoteca al amparo de esta propia ley, independientemente que considero que esta restricción es improcedente y que si un buque puede ser objeto de embargo de acuerdo a las regulaciones internacionales, no debe ser limitado a los efectos hipotecarios en su carácter de inmueble.

En cuanto a las regulaciones de esta Ley-Decreto , debemos resaltar algunos artículos por la importancia de estos, tales como:

El Art. 4. Establece como requisito el tener la libre disposición de los bienes para que el propietario pueda constituir hipoteca.

El Art. 5. Dispone a favor de quien puede constituirse la hipoteca y las formas de emisión, siendo el Estado una de las partes a favor de quien se puede constituir la hipoteca.

En el Art. 6. Se señala la forma de otorgamiento, tanto en Cuba como en el extranjero, estableciendo en el caso que sea en Cuba la escritura pública, lo que constituye un requisito.

El Art. 10. Dice que las hipotecas que se constituyan tienen que registrarse en el Registro Mercantil del puerto de matrícula, que en nuestro caso es en el Registro Marítimo Nacional.

El Art. 12. Establece que en caso de cesión o traspaso de la hipoteca esta tiene que inscribirse en el Registro Mercantil, es decir el Registro Marítimo Nacional.

El Art. 15. Describe todo lo que constituye objeto de hipoteca incluyendo el flete que se haya devengado, pero no percibido.

El Art. 17. Establece la obligatoriedad de la primera inspección del buque en el Registro de conformidad con las condiciones estipuladas en el artículo 22 del Código de Comercio.

El Art. 18. En concordancia con el Art. 13 de la propia Ley-Decreto fija el orden de prelación, pero no difiere mucho del orden establecido en el artículo 580 del Código de Comercio que no resultó beneficioso tampoco para el acreedor hipotecario; además es de apreciar que ambos instrumentos jurídicos se contradicen entre sí al establecer un orden de prelación diferente para el mismo tema, aunque la República de Cuba como parte del Convenio sobre privilegios e hipotecas marítimas de 1926, se rige por él y donde la hipoteca aparece en 6ª posición.

El Art. 20. Relaciona en qué casos el acreedor hipotecario podrá ejercer acción contra embarcaciones que están gravadas.

El Art. 21. Es de gran significación toda vez que en él se fija el requisito de sumisión expresa a los tribunales cubanos, la renuncia a otros fueros y el reconocimiento o aceptación de no reclamar indemnización del Estado cubano.

En el Art. 23 se fijan las formalidades a cumplir en relación con el acto registral y el *modus operandi* de los registros.

3.2. Requisitos para la inscripción de la hipoteca naval en Cuba

Antes de pasar a la hipoteca naval vista al amparo de otras legislaciones, debemos significar que en virtud de lo establecido en la Resolución No. 67 de fecha 22 de julio de 1982, dictada por el Ministro de Transporte, se puso en vigor el reglamento para la solicitud de inscripciones en el Registro Central de Buques, estando dispuesto que a los efectos de la inscripción de una hipoteca naval en este, es necesario el cumplimiento de los requisitos que más abajo se relacionan.

Dicha Resolución fue objeto de modificaciones en 1993 y en el 2000, por Resoluciones del Ministro de Transporte; no obstante sus requisitos se mantienen como son:

1) Que el propietario de la nave que constituya la hipoteca tenga la libre disposición de sus bienes y tenga inscripto el buque.
2) Que se constituya a favor de cualesquiera persona, natural, o jurídica y en cualesquiera de las formas que se consignan en el artículo 5 de la Ley-Decreto 1420.
3) Se otorgará mediante escritura pública si se constituye en Cuba o si fuere en el extranjero, ante el Cónsul Cubano o ante Notario Público.
4) Si la embarcación se encontrare en construcción, se consignará en el instrumento en que la hipoteca se constituye las especificaciones necesarias para el registro de la nave.
5) La hipoteca naval incluirá, además del capital, los intereses que se acuerden por término de cinco años y el crédito que se fijó para costos y gastos en caso de reclamación judicial.
6) Se anotará por el registrador en la Certificación que acredite la propiedad del buque que debe estar a bordo y en poder del capitán conforme a lo exigido en el artículo 612 del Código del Comercio.
7) La hipoteca deberá contener expresamente la cláusula de sumisión a los jueces y Tribunales competentes de la República de Cuba con renuncia de todo fuero por razón de la nacionalidad o del domicilio o por cualquier otra causa.

Y si el acreedor hipotecario o el propietario del buque o ambos fueran extranjeros, deberán contener además una cláusula de renuncia a todo género de indemnización contra el Estado cubano, tanto en el orden nacional como internacional.

8) Debe cumplimentar los requisitos señalados en el acápite b), del artículo 23 de la Ley-Decreto 1420 del 12.5.54.

Con fecha 9 de abril de 1993 fue dictada la resolución No. 22-93 por el Ministro del Transporte, que pone en vigor un nuevo reglamento denominado para "La solicitud de Inscripciones y bajas en el Registro Central de Buques", actualizando este sistema registral y con algunas modificaciones e incluso dispone la obligatoriedad del registro en una de sus listas, las que fueron reducidas a cuatro.

4. La hipoteca naval en el derecho internacional

4.1. El Convenio de Bruselas sobre privilegios marítimos

En cuanto a la hipoteca naval en el orden internacional, nos referiremos en primera instancia al Convenio del 10 de abril de 1926, suscrito en Bruselas y que se denomina Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios marítimos e hipotecas.

Este Convenio surge como consecuencia de los múltiples conflictos motivados por las diversas legislaciones promulgadas por los diferentes Estados en materia de privilegios marítimos, y la inseguridad de los acreedores hipotecarios ante la posibilidad de que surjan nuevos créditos con acreedores extranjeros, fundamentos en los que se basó la delegación norteamericana en la Conferencia de Bruselas de 1926, lo que, unido a otros factores de similar naturaleza, dieron lugar al establecimiento de un cuerpo legal que unificara en el orden internacional a la diversidad de leyes promulgadas por los distintos estados en la materia y que al mismo tiempo diera un orden de prelación más beneficioso para los acreedores hipotecarios en relación con otros acreedores.

El Convenio de Bruselas sobre privilegios marítimos, que es como se le denomina en la práctica, no produjo los resultados deseados, por tanto no gozó de un buen reconocimiento en el orden internacional, aún cuando en este se reconoce la validez de la hipoteca constituida sobre buques por todos los países signatarios y se establece un orden de prelación, que no satisfizo ni mejoró significativamente la posición de los acreedores. Nuestro país se acogió a este Convenio, que entró en vigor en Cuba el 21 de noviembre de 1983.

El Convenio de Bruselas del 10 de abril de 1926 adoptó lo siguiente:

Art. 1. Establece la obligatoriedad del reconocimiento de la hipoteca naval por todos los países signatarios, siempre que se haya hecho pública.

Art. 2. Fija el orden de prelación de los créditos que antecedan a la hipoteca.

Art. 3. Dispone el orden que le corresponde a la hipoteca naval y que es el lugar inmediato después de los créditos privilegiados enumerados en el artículo anterior.

Art. 4. Define los accesorios del buque a estos efectos.

Art. 5. Fija posiciones de los créditos relacionados anteriormente.

Art. 6. Establece la forma de concurrencia de algunos créditos.

Art. 7. Fija los derechos a los acreedores privilegiados.

Art. 8. Establece que los créditos privilegiados siguen al buque aún cuando cambie de dueños.

Art. 9. Dispone las formas de extinción de los créditos.

Art. 10. Refiérase al privilegio sobre el flete.

Art. 11. Rechaza la existencia de formalidades sobre los privilegios establecidos en el Convenio.

Art. 12. Remite a las leyes de cada nación los documentos a bordo, entre ellos la hipoteca.

Art. 13. Quienes son objeto de la aplicación de los preceptos aquí establecidos.

Art. 14. Dispone la forma de aplicación del Convenio a los Estados signatarios.

Art. 15. Que casos son los que se exceptúan de la aplicación del Convenio.

Art. 16. La competencia de los tribunales, sus procedimientos y vías de ejecución, se excluyen del Convenio y quedan a expensa de los Estados.

Con el propósito de poder lograr los resultados no alcanzados en el Convenio de Bruselas de 1926, fue promulgado y entró en vigor un nuevo Convenio en materia de privilegios e hipotecas marítimas, con fecha 14 de mayo de 1967; no obstante, la República de Cuba se adhirió al Convenio sobre hipoteca naval el 21 de noviembre de 1983, aun cuando ya estaba en vigor el Convenio de 1967, por lo que nuestro país en estos momentos es sólo parte del Convenio de Bruselas del 10 de abril de 1926.

Este nuevo Convenio de 1967, introduce algunos cambios con relación al de 1926, tales como:

1) La restricción de los créditos privilegiados que sean referentes con relación a la hipoteca, tales como: derechos de puertos; créditos laborales, otros créditos resultantes de accidentes producidos a bordo durante la explotación del buque; créditos de actividades extracontractuales u otros provenientes de alguna actividad imprevista como son la avería gruesa y el salvamento.
2) Niega la condición de privilegiado del Contrato de Fletamento.
3) La obligatoriedad de informar con la anticipación de 30 días, la ejecución de un crédito por un tribunal que sea parte de cualquiera de los Estados contratantes.
4) Establece en un término de un año como plazo de extinción para los créditos privilegiados, sin posibilidad de interrupción.
5) También se establece por este Convenio que cualquier disposición normativa instrumentada por leyes interiores de cualquiera de los países, en caso de buques en proceso constructivo, tendrá un lugar preferente con relación a las hipotecas hasta el momento en que el buque sea botado del astillero.

Posteriormente, comenzó la discusión de un nuevo Convenio sobre privilegios e hipotecas marítimas puesto en circulación en 1993 y que entre sus exigencias está que debe ser aprobado por no menos de 10 Estados para su puesta en vigor. Este, si bien mantiene el mismo orden de prelación, el volumen de acreedores que anteceden al acreedor hipotecario ha disminuido sustancialmente al ser eliminados algunos créditos como privilegiados; lo cual le da una mayor posibilidad de recobro a estos últimos, es decir, los acreedores hipotecarios marítimos.

5. El derecho anglosajón y la hipoteca naval

En el derecho anglosajón existe también el gravamen hipotecario sobre el buque como medio de garantía que ofrece el prestatario al prestamista, con el propósito de poder obtener un crédito. Esta garantía responde al nombre de *mortgage*, la que fue establecida y está regulada en Gran Bretaña por la *Merchant Shipping Act* de 1894 y acogida en el derecho norteamericano en 1920 por la *Merchant Marine Act*, que tiene un carácter eminentemente práctico y cuyas partes se denominan *mortgages* (acreedor hipotecario) y *mortgagor* (deudor hipotecario).

Como fue expresado al principio de este capítulo, para muchos tratadistas la hipoteca es un derecho real que se constituye mediante contrato, criterios estos cuya sustentación se basa en que los derechos reales tienen por objeto inmediato una cosa, independientemente de cualquier obligación, lo que permite que se pueda ejercer una acción real contra cualquiera que le

afecte el bien sin hacerlo depender de ninguna otra obligación.

Hemos querido hacer referencia aquí, a los derechos reales y su carácter ejecutivo a fin de reconstruir las facultades expeditivas que de antaño poseía esta institución que es la hipoteca, lo que fue aprovechado al máximo por los anglosajones, al establecer todo un mecanismo muy práctico y dinámico cuyas formas difieren de nuestro sistema hipotecario y cuando decimos nuestro sistema, nos estamos refiriendo al hispánico como podemos apreciar a continuación.

En el derecho anglosajón, en caso de que un deudor incumpla su obligación de efectuar el correspondiente pago o comprometa la garantía, le asiste el derecho al acreedor hipotecario a tomar la posesión del buque, con derecho a los frutos que son los fletes, sus intereses o podrá resarcirse, mientras que por el derecho hispánico el acreedor tiene que establecer previamente, al vencimiento y no pago de la obligación por el deudor, un requerimiento judicial o notarial que exija el cumplimiento de dicha obligación y transcurrido un término de 72 horas de presentado el requerimiento sin que se haya efectuado el pago por el deudor, el acreedor podrá formular su reclamación ante el juez quien después de verificada la situación fáctica y jurídica del caso, declarará el embargo y procederá a la venta o remate judicial del buque, ante el reiterado incumplimiento del deudor o su rebeldía.

Otro aspecto que caracteriza y pone de manifiesto las ventajas prácticas del sistema hipotecario anglosajón con relación al hispánico, es que mientras en el hispánico el requisito de inscripción es imprescindible para que surta efecto la hipoteca, no solo ante tercero sino ante las propias partes por su carácter constitutivo; en el derecho anglosajón la validez de la hipoteca no depende de la inscripción, lo que en este caso y ante esa variante, los bienes ya hipotecados pueden ser nuevamente gravados, es decir, admiten más de una hipoteca sobre el propio buque.

De acuerdo con lo establecido en la *Merchant Shipping Act* del Reino Unido de Gran Bretaña, al posesionarse el acreedor del buque producto del impago por el deudor y vencerse el término acordado para el cumplimiento de la obligación, este lo conserva para su explotación pudiendo con los fondos obtenidos contribuir también al pago, incluidos los intereses.

También es significativo y marca una diferencia entre el derecho anglosajón y el derecho hispánico, que en el anglosajón el acreedor puede solicitar el aseguramiento del buque a su beneficio o recibir en prenda la póliza y de producirse un siniestro reclamará la indemnización a la entidad aseguradora, mientras que en el hispánico la indemnización proveniente del seguro queda hipotecada salvo pacto expreso en contrario previamente acordado.

Existen diferencias notables entre un sistema hipotecario y el otro en el orden práctico que establecen una marcada ventaja para el derecho anglosajón, lo que se hace más destacable y significativo en cuanto a lo expedito del procedimiento que le permite al acreedor tomar posesión del bien de inmediato en caso de incumplimiento y al mismo tiempo, permite que el deudor conserve el buque para su explotación y pueda pagar la deuda con los frutos obtenidos.

5.1. *Legal Mortgage and Equitable Mortgage*

Merchant Shipping Act reconoce una distinción dentro de la llamada *mortgage*, que es la legal *mortgage* y la equitable *mortgage*, la primera es conocida por hipoteca legítima y la segunda por hipoteca justa.

La hipoteca legítima es el reconocimiento de una hipoteca válida entre el acreedor y el deudor hipotecario, la que se realiza de conformidad con lo establecido legalmente sobre un buque y sus pertenencias, mientras que la hipoteca justa consiste en gravar un buque en proceso de construcción, es decir, que se encuentra en los astilleros del constructor, y que bien puede ser en el caso de que el comprador careciera de recursos para continuar la ejecución de la obra y no contara con más bienes que el buque que se está construyendo, lo que puede hipotecar para poder responder al pago de los plazos convenidos con el astillero. También puede suceder que el astillero con el propósito de ejecutar la obra, no contando con capital suficiente y ante la imposibilidad del comprador de poder continuar pagando los plazos, el constructor grave el buque hasta que el comprador reinicie el pago.

Al ser constituida una hipoteca y reconocer el deudor hipotecario (*mortgager*) la existencia de un préstamo a su favor, el acreedor (*mortgagee*) reciba una garantía sobre el bien objeto de hipoteca (*mortgage*), impidiéndole a otros acreedores que puedan disponer de ese bien para resarcirse de cualquier otra deuda

contraída por el propio deudor hipotecario, y por ello decimos que en la denominada hipoteca legítima (*legal mortgage*) existe una hipoteca válida entre las partes, lo que no excluye que se establezcan nuevos compromisos por parte del mismo deudor dando como garantía el propio bien y para evitar que estos nuevos gravámenes posterguen el derecho del anterior acreedor hipotecario, este debe proceder a su inscripción cuando quede constituida su hipoteca.

En el derecho anglosajón y en particular en la llamada hipoteca legítima de *Merchant Shipping Act*, si bien es cierto que la inscripción no constituye una obligación para la validez de la hipoteca, no es menos cierto que protege al acreedor con relación a otros acreedores posteriores, que al inscribir la hipoteca como acreedor hipotecario pierden la preferencia sobre estos últimos.

Al referirnos a la hipoteca justa o *equitable mortgage*, lo hacíamos diciendo que su aplicación es sobre buques en procesos constructivos, lo que implica una marcada diferencia con relación a la hipoteca justa o *legal mortgage* que tiene su aplicación sobre un buque ya construido, es decir, registrado o inscrito; sin embargo en determinadas circunstancias como lo sería dar crédito ante una urgencia no estando inscrito el buque aunque esté finalizada su construcción, se emplea la hipoteca justa de forma transitoria para una vez inscrito el buque, proceder a realizar la hipoteca legal.

6. El leasing

El Contrato Leasing o Arrendamiento financiero como lo denomina Garrigues en su libro *Curso de derecho mercantil* y que ha venido empleándose en los actos de comercio más recientes como una modalidad de la compra-venta en la adquisición de bienes, básicamente maquinarias, es el resultado de una transacción entre partes, en virtud de la cual una de ellas (el adquiriente) cede a un tercero el objeto adquirido a cambio del plazo periódico de una cantidad de dinero que le permite al final de la vigencia del Contrato, adquirirlo por la suma resultante del pago realizado y el valor del objeto, incluido intereses y gastos, pudiendo el adquiriente no ejercer su derecho a la conservación del objeto, pasando este nuevamente a la parte que inicialmente se lo cedió.

Como se puede observar, lo novedoso del sistema está en la vinculación de un tercero a la transacción de la compra venta con la posibilidad de que el objeto de la navegación sea adquirido por ese tercero.

Estas operaciones han penetrado en el mercado de buques, para convertirse en lo que pudiéramos llamar una forma derivativa *sui géneris* de adquisición, que consiste en fletar un buque a casco desnudo pactando previamente (*ab-initio*) que al vencimiento del período por el cual fue alquilado el buque, la propiedad de este le será cedida por el fletante al fletador, siempre que el pago del alquiler haya sido debidamente efectuado por el fletador durante la vigencia del Contrato.

Consideramos necesario dejar bien aclarado que no se trata de una compra-venta clásica de buques por aplazamiento, como en ocasiones se le ha denominado, pues la operación en sí es la de fletar un buque y donde no necesariamente se tiene que producir la transmisión de la propiedad, salvo que así se acuerde previamente en el correspondiente Contrato de Fletamento; pero además, aún cuando se acuerde dicha transmisión, el impago de una mensualidad por el fletador al fletante puede provocar la pérdida del derecho a la opción, ya que los pagos en sí no son una amortización del valor del buque a favor del fletador y que le permita tomar parte de la propiedad en la medida en que amortice, pues solo con el pago de la última mensualidad o último alquiler, es que el fletador puede ejercer la opción de haber adquirido el buque con todas sus pertenencias, siendo solamente permisible la demora en el pago de la última mensualidad por un término menor a 7 días o por un motivo o causa ajena a la voluntad de los fletadores, en cuyas circunstancias los fletadores se obligan a pagar conjuntamente con el alquiler una tasa de interés dispuesta en el Contrato.

6.1. Póliza de fletamento con opción de compra

A los efectos de esta modalidad de fletar buques a cascos desnudos o *by demise*, con opción de compra, se establecieron pólizas o contratos de fletamento denominadas Barecon A y Barecon B, estas últimas para ser empleadas en buques de nueva construcción financiados mediante hipoteca, y que contienen una cláusula identificada como Parte III, donde se establece el procedimiento para la transmisión de la propiedad cuando se ejerce la opción de compra, la

que podemos encontrar en cualquiera de estas dos pólizas en su cláusula 26, párrafo primero y que dicen lo siguiente:

> A la terminación de este Contrato y habiendo cumplimentado los fletadores sus obligaciones de acuerdo a las partes I y II, se conviene que con el pago del alquiler de la última mensualidad conforme a la cláusula 10 (Barecon B) y 9 (Barecon A), los fletadores habrán adquirido el buque con todas sus pertenencias, habiéndose pagado la totalidad de su precio.

En la actualidad se emplea una nueva póliza denominada *Standard Bare Boat Charter* (Barecon 89), que contempla tanto los buques de nueva construcción como la compra-venta de buques existentes y más recientemente fue publicado el Barecon 2000 con ligeras diferencias.

Estas modalidades difieren del clásico arrendamiento de cosas de nuestro Código Civil, pues en el arrendamiento de cosas el bien es cedido para uso por un tiempo fijo, como se establece en su artículo 389 y que textualmente dice: "Por el contrato de arrendamiento el arrendador se obliga a ceder al arrendatario un bien determinado, para su uso y disfrute temporal, por el pago de una cantidad de dinero también determinada".

Otra circunstancia que marca una diferencia entre ambas instituciones se puede apreciar en el artículo 395 del Código Civil, al decir que el arrendatario no puede subarrendar ni ceder a tercero el bien arrendado, lo que como es sabido en el caso del fletamento a casco desnudo no existe impedimento para subfletar el buque, salvo que así se haya acordado previamente en la contratación.

V. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS ANTECEDENTES

1. Concepto y notas definitorias

Sin pretender desconocer la importancia del transporte aéreo, la valoración del transporte marítimo es imprescindible en toda transacción mercantil de carácter internacional, tomando en consideración sus grandes posibilidades de transportación dada su capacidad y economía, lo cual constituye una parte importantísima del comercio exterior al posibilitar el acceso a los distintos mercados con prontitud y eficazmente, pudiendo decirse que es el de mayor importancia en el comercio internacional.

El Contrato de Transporte Marítimo se puede calificar como un medio regulador de las relaciones que nacen de la transportación de mercancías por vía fluvial o marítima, tanto en cabotaje como en transportación internacional; no obstante la doctrina no ha querido establecer distinción entre el Contrato de Transportación Marítimo y el Contrato de Fletamento, por lo que al referirse al Contrato de Transporte Marítimo, lo hace hablando del Contrato de Fletamento, basado en que este constituye el más importante de los Contratos de Derecho Marítimo.

Sin embargo, en buena técnica jurídica debemos manifestar que el Contrato de Fletamento no es el único que forma parte del Contrato de Transporte Marítimo ya que dentro del transporte marítimo hay varias modalidades de transportación cuyas regulaciones no son las propias de una póliza de fletamento, como son el transporte de pasajeros y el propio transporte de remolque, aun cuando este último se rige internacionalmente por una póliza, a lo que nos referiremos al tratar sobre el Contrato de Remolque como tema; pero es innegable que el Contrato de Fletamento es el más importante y el más empleado de todos los contratos de transporte marítimo.

A modo de resumen podemos decir, que por el Contrato de Transporte Marítimo, el transportista se compromete a poner a disposición del cargador un buque o parte de este para la transportación de carga, o a efectuar su transportación a cambio del pago de una cantidad de dinero previamente acordada.

2. Antecedentes

El transporte ha contribuido de forma muy significativa al desarrollo y el avance de la civilización entre todos los pueblos del mundo, siendo el transporte marítimo uno de los medios que mayor aporte ha dado para ese avance por estar ocupadas casi las tres cuartas partes de la superficie terrestre por agua y fundamentalmente oceánica, teniendo este medio de transporte más participación.

El origen de esta forma de transportación se puede ubicar en la parte oriental del Mediterráneo en la edad antigua, con la formación de un incipiente comercio en pequeña escala ante la necesidad de un intercambio de mercancías para satisfacer necesidades. Este consiste en la entrega de productos agrícolas, ganadería, pesca y

otros a cambio de madera, pieles y algún otro alimento y que no obstante haber comenzado de forma incipiente en tribus, se expandió entre las diversas formaciones de pueblos constituidos en aquel entonces.

Este comercio fue apoyado por el transporte, donde se destacaron los egipcios en la navegación a través del río Nilo y establecieron un primitivo comercio marítimo por mediación del canal del propio río, lo que constituyó una gran expansión de este comercio; también tenemos a los mesopotámeos que desarrollaron una gran actividad en los ríos Eufrates y Tigris, así como, los fenicios que llegaron a ser considerados los mejores navegantes de la antigüedad, quienes en sus embarcaciones rústicas de cedro, movidas por remos y velas llegaron a realizar proezas para la época expandiendo su comercio por el Mar Negro, el Golfo Pérsico, el Mar Rojo e incluso alcanzaron Gibraltar atravesando el Mar Mediterráneo en 45 días aproximadamente, lo que pone de manifiesto la limitación en cuanto a la velocidad de sus embarcaciones y el poco conocimiento de la náutica visto a la luz de hoy en día; sin embargo fueron reconocidos por la historia como los mejores y más audaces navegantes de aquella era, teniendo en cuenta las características de sus medios, por lo que podemos decir que dicha travesía constituía una proeza para la época.

También hay que destacar a los griegos, que aún cuando recibieron la influencia de otros pueblos como el fenicio, forjaron su propio desarrollo ya que dadas las características territoriales del país se vieron obligados a dirigirse al mar, contando con la privilegiada posición geográfica que ocupaban las Islas de Creta y Corintia, las que constituían un refugio natural para las embarcaciones que existían en aquellos momentos y un lugar obligado de escala, además de otras operaciones que allí realizaban los buques y lograr convertirse después en intermediarios del comercio, todo lo cual los llevó a que se les reconociera su condición de autoridades en materia de navegación en el Mar Mediterráneo, y significó un gran avance de la náutica y la apertura hacia nuevas posibilidades, tanto en el comercio como en la navegación.

Los romanos contribuyeron en gran medida a la expansión del transporte marítimo con el desarrollo del transporte terrestre unido al marítimo, convirtiéndose en grandes exportadores de mercancías.

En el siglo XI tenemos ya el desarrollo acelerado de algunas regiones europeas, cuyas ciudades más envejecidas estaban situadas alrededor de ríos, como es el caso de Estrasburgo y Colonia que se encontraban próximas al río Rhin y por otro lado tenemos a Venecia y Génova que llegaron a ser las ciudades más ricas de Europa en el siglo XI y en los siglos XII y XIII fueron los principales lugares de comercio marítimo en el Mediterráneo, formando con los centros de comercio que lo hacían en el mar del Norte y Báltico, las dos principales regiones del comercio marítimo europeo de aquel entonces.

Sin embargo, el régimen feudal limitó el comercio, aunque sus propias contradicciones y otros factores contribuyeron a su extinción, dando paso a un nuevo sistema social que provocó un avance en la comercialización y la navegación.

El avance y la técnica aplicada a la navegación como lo fue el invento de la brújula, el astrolabio y la construcción de embarcaciones más manejables como las carabelas, hicieron posible que en el siglo XV un grupo de marinos comandados por el Almirante Cristóbal Colón zarparan a la conquista de nuevos comercios, descubriendo en 1492 el nuevo continente que más tarde se le llamó América.

Otro hecho significativo y demostrativo de la gran interrelación que existe entre el comercio y su afán de expansión y el desarrollo de la náutica la podemos hallar también en la proeza de Fernando de Magallanes en el siglo XVI con la circunnavegación, que provocó un fuerte auge en el comercio y el transporte marítimo.

En el siglo XVII ocurrieron grandes transformaciones en Europa y que con la Revolución burguesa de Inglaterra de 1640 denominada la Revolución Industrial, marcan un hito en la historia para denominarse esta nueva etapa como los tiempos modernos.

En la náutica se producen también grandes cambios, surgiendo el navío de línea por su desplazamiento y posibilidades para el combate.

Es a finales del siglo XVIII, que se introduce la máquina de vapor en Francia con un fuerte incremento en las relaciones comerciales y a mediados del siglo XIX Inglaterra contaba con más de 500 buques de vapor, lo que constituyó un rápido avance tecnológico en la navegación marítima y la expansión del comercio.

Después de la primera guerra mundial, surgen las turbinas para buques y el motor diesel

y más recientemente tenemos los buques propulsados por energía nuclear, así como otros medios para la transportación de cargas más sofisticadas como los multipropósitos y otros, por tanto es la etapa de la consolidación del desarrollo en la navegación comercial ante un mundo de perspectivas, al que contribuyó poderosamente la Revolución Socialista de Octubre de 1917, dada su participación en el comercio marítimo internacional.

En este breve recorrido se ha podido apreciar la evolución en los medios de transportación marítima y fluvial comenzando por las rudimentarias embarcaciones movidas por remos o velas, hasta alcanzar los sistemas actuales de transportación ya comentados y que son: los buques portacontenedores, multipropósitos, *roll on roll off* y otros de una tecnología altamente sofisticada, aunque en la actualidad se han incorporado medios aun más avanzados en el transporte marítimo.

Originalmente la transportación marítima de cosas, más que un vínculo jurídico era un simple hecho, cuando el mismo comerciante transportaba sus productos por medio de sus propias fuerzas o las personas dependientes de él; más tarde, ese traslado de cosas es confiado a terceros en cuyas circunstancias surgió la relación jurídica, por tanto fue necesario plasmar en un contrato, es decir, nace la necesidad de establecer las regulaciones jurídicas que normaron las relaciones de ese comercio marítimo, donde comenzaban a descollar los intereses lucrativos.

Durante el Imperio del Rey Hammurabi (2100 a.n.e.), fundador del primer Imperio Babilónico y creador del Código de su propio nombre, reconocido como el cuerpo legal más antiguo de la humanidad y donde fueron recogidas y grabadas en columnas de dioritas todas las leyes en uso, aparece por vez primera, entre sus 280 preceptos, algunas regulaciones relacionadas con la esfera marítima, como son las obligaciones del naviero, la construcción de naves y el fletamento de buques.

A las regulaciones marítimas aparecidas en el Código de Hammurabi, le siguieron otras instituciones reguladoras de la materia como fueron las leyes de Rodia, (*Lege Rhodia*) que ponen de manifiesto el auge del comercio y la transportación marítima de los romanos, aunque fue tomada de otro país. Constituyeron la primera compilación más enjundiosa, los Roles de Oleron que compilaron los usos y las prácticas en el Atlántico Norte de Francia y mares colindantes, así como, otras leyes y disposiciones normativas surgidas en el período comprendido entre los siglos XI al XIV, considerado como una época prolífera en la legislación marítima en Europa, entre las que se hallaban como obras de gran importancia en el contexto del derecho marítimo. Tenemos a mediados del siglo XV y elaborados por los catalanes para aplicación en el Mediterráneo, el libro del *Consulado del Mar* (*Libre Consulat de Mar*), que fue un texto de significativa importancia en la etapa.

Ya en el siglo XVII tenemos las llamadas Ordenanzas de Colbert, que fueron consideradas como el inicio de la codificación y que fueran publicadas en Francia en 1681, estas representan un hito en el derecho marítimo y se les ha conocido también por las Ordenanzas francesas, las que a su vez influyeron extraordinariamente en las Ordenanzas de Bilbao del siglo XVIII y que sirvieron de base a lo que fue el Código de Comercio francés de 1807, mientras que las Ordenanzas de Bilbao, publicadas en España en 1737 fueron también base del Código de Comercio español de 1829 que fue modificado en 1885, promulgado en Cuba el 28 de enero de 1886 y entró en vigor en nuestro país el 1ro. de mayo de ese año.

De lo anterior se infiere, que nuestro vigente Código de Comercio no sólo significó una absoluta dependencia de la metrópoli en lo que al derecho mercantil y marítimo se refiere, sino que dicho cuerpo legal estaba permeado de las ideas francesas del siglo XVII en la materia, aún cuando el Código de Comercio español de 1829 se resistió a los influjos de la codificación napoleónica en cuanto al tratamiento que se le da al derecho marítimo al fusionarlo con el derecho mercantil general, e incluso los conflictos marítimos eran de la competencia mercantil, pero el código español conservó la preceptiva jurídica reguladora del derecho marítimo reunida toda en su libro tercero, donde aún se conserva, tanto en el vigente Código de Comercio español como en el nuestro.

El Código de Comercio de Cuba regula lo relativo al comercio marítimo en su libro tercero, agrupándolo en 296 artículos y comienza refiriéndose a las personas que intervienen en el comercio marítimo en su artículo 586, título II para pasar a los contratos especiales del comercio marítimo en su título III, continuando por los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo, para finalizar tratando

sobre la justificación y liquidación de las averías.

Sin embargo, de acuerdo a las características de esta rama del derecho, que como dijera Garrigues: "su autonomía es el supuesto necesario para alcanzar la internacionalización de sus preceptos, a la que, naturalmente tiende desde sus orígenes"; así como su estrecha vinculación a otras ramas del derecho y lo que pudiéramos denominar fuente de nutrición de su normativa, que son los usos y costumbres provenientes de actividades de su singular particularismo, le dan un carácter independiente que consideramos debe formar parte de un conjunto de normas jurídicas propias, que regulen todo lo relativo al comercio y a la navegación marítima y no ser parte de un conjunto general de normas sobre comercio codificadas y plasmadas en un texto legal, como ocurre con el Código de Comercio cubano.

3. De las personas que intervienen en el comercio marítimo

El título II del libro tercero del Código de Comercio es dedicado a las personas que intervienen en el comercio marítimo y sus figuras, las que van desde el capitán hasta los auxiliares y agentes, pasando por oficiales que constituyen el mando y el personal subalterno, los aduaneros y otros, que están regulados en este título; pero debemos detenernos brevemente en algunas de estas figuras, dada su significación e importancia, como son: propietario y armador.

3.1. Del naviero, el armador y el propietario

En primer lugar, debemos manifestar que hay una tendencia natural a unificar las tres figuras, como podemos apreciar en algunas citas de tratadistas españoles, como es el caso del Profesor Uría al decir: "naviero o armador es la persona natural o jurídica que utiliza un buque propio o ajeno haciéndolo navegar al servicio de cualquier entidad constituida como empresa".

Dn. Francisco Fariña, autor de diversas obras sobre Derecho Marítimo, dice: "el armador es quien dirige la explotación de uno o más buques propios o ajenos".

El catedrático de derecho mercantil, Dn. Joaquín Garrigues coincide con Fariña en su definición, sólo que cuando Fariña dice el armador, Garrigues le llama el naviero.

El Código de Comercio de Cuba, recordemos su origen y vigencia, entra en contradicción al separar las figuras del propietario y la del naviero, al decir en su título II sección primera: "De los propietarios del buque y de los navieros", dando incluso una definición del naviero en su artículo 586, párrafo dos diciendo: " Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar o representar el buque en el puerto en que se halle"; pero en la parte inicial de ese mismo artículo, al exponer que el propietario y el naviero serán civilmente responsables de los actos del capitán, establece un vínculo de responsabilidad entre ambos, uniendo dichas figuras.

Más adelante, en el artículo 595 expone que el naviero puede o no ser propietario al decir: "el naviero, ya sea al mismo tiempo propietario del buque o ya gestor...", lo que se adecúa más a la realidad.

Propiamente en el siglo XX, el gobierno español emitió una Ley con fecha 22 de diciembre de 1949, donde se establece que el naviero es el propietario, el armador un arrendatario a casco desnudo, mientras que el fletador es sencillamente quien lo alquila por tiempo o por viaje, lo que no pasó de ser un intento de definición de estas figuras.

Una sentencia dictada más recientemente por el Tribunal Supremo de España, dice: "Naviero es aquella persona natural o jurídica, que siendo propietario o no del buque se dedica a su explotación".

Como se puede apreciar, las figuras del naviero, armador y propietario, están henchidas de contradicciones; pero hay que señalar que en cuanto a derechos y obligaciones de uno y de otros no existen alteraciones jurídicas.

Se puede calificar al armador como aquella persona que tiene a su cargo la explotación de un buque, pudiendo o no ser su propietario, mientras que el propietario como tal es quien posee la titularidad de este, es decir, el goce, el dominio y la libre disposición del bien. En cuanto al naviero, acepción que proviene de la palabra nave, académicamente podemos señalarlo como la persona jurídica explotadora del medio, es decir, quien pone el capital, pero al mismo tiempo es el explotador del buque por cuenta propia, lo que le diferencia del armador–fletador o de gestor, pero en definitiva se caracteriza como un armador–propietario. En nuestra opinión la

figura del naviero la conceptualizamos como la del empresario marítimo, teniendo en cuenta que es la figura del comerciante, cuyo objeto social es el tráfico marítimo en su explotación mercantil, es decir, tiene el control de este.

Al referirnos al gestor, conocido también como gestor naval, decimos que es la persona que tiene a su cargo la explotación náutica y comercial de una embarcación que es propiedad de más de un propietario, es decir, que existe la copropiedad estando a tales efectos la representación legal de la embarcación en cualquier tipo de acto relacionado con esta, incluida la designación del personal a partir del capitán, así como, atenderlo en cuanto al aprovisionamiento y otros servicios y representarlo jurídicamente en asuntos litigiosos o de reclamación.

3.2. Sobre la responsabilidad del propietario y sus límites

Uno de los temas más complejos en el derecho marítimo es, sin lugar a dudas, lo relacionado con la responsabilidad del propietario y sus límites de indemnización, fundamentalmente aquellos cuya cuantía resulta incalculable como lo son en los casos de contaminación, por lo que en 1957 fue aprobada en Bruselas, la Convención sobre los Límites de Responsabilidad del Armador o Propietario del Buque, teniendo por objetivo tratar de lograr una solución a este tan controvertido tema mediante la unificación, fijándose como límite de responsabilidad la que se derive de la posesión o tutela del buque no habiendo incurrido el armador en culpa o dolo; sin embargo en los casos de avería gruesa o salvamento no se establecen límites de responsabilidad.

En 1969, se suscribió en Bruselas un nuevo Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños producidos por la contaminación por hidrocarburos y que fue puesto en vigor en 1975, el que contempla los daños causados por contaminación en el territorio de un Estado que sea parte del Convenio, incluido su mar territorial, así como las medidas de aplicación.

Este Convenio establece la responsabilidad, tomando en cuenta tanto el riesgo de la transportación como por la peligrosidad de la mercancía.

Los límites de responsabilidad que se establecen en el Convenio de 1969 y puesto en vigor el 19 de junio de 1975, contempla un procedimiento sumamente complejo que fue modificado en 1976 mediante protocolo que entró en vigor en 1981, siendo sustituida la moneda de paridad establecida en el Convenio y que era el franco oro por la unidad de cuenta que equivalía a 1,20 de dólar norteamericano cada unidad.

En 1984, fue aprobado un nuevo Protocolo, pero no fue puesto en vigor, estableciéndose el Protocolo de 1992 que entró en vigor en mayo de 1996 y que introdujo la responsabilidad objetiva, consistente en que el propietario del buque es responsable de los daños producidos por su buque por derrame de hidrocarburos.

En 1971, fue adoptado el Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos y que tiene por objeto indemnizar a las víctimas de los daños por contaminación cuando la protección en el Convenio de Responsabilidad sea insuficiente; exonerar a los propietarios de obligaciones suplementarias al Convenio de Responsabilidad y lograr los objetivos conexos de este Convenio de Fondo. Este también fue objeto de modificaciones, tanto en 1976 como en 1984, dando paso al Convenio de 1992 puesto en vigor en 1996.

Tanto el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 como el Convenio de un Fondo Internacional de Daños por Hidrocarburo de 1971, son establecidos en virtud de la Ley, existiendo otros convenios internacionales reguladores también de la materia que tienen un carácter convencional, conocidos como Tovalop y Cristal. Estos a diferencia de los convenios establecidos en virtud de la Ley, cubren además del derrame, los gastos preventivos para evitarlo, habiendo sido concebido como de aplicación el Tovalop para los buques petroleros que naveguen en lastre, mientras que el Cristal se estableció para los buques petroleros cargados.

No obstante lo expuesto aquí, aún cuando la responsabilidad o el resarcimiento por daños es equivalente al importe del daño en derecho marítimo, tal como se establecen en el Convenio de Bruselas de 1924 sobre limitación de responsabilidad, este se fija en un valor máximo por el valor del buque, el flete devengado y los accesorios del buque, lo que podremos ver en su aplicación para diferentes países en el tema XIII denominado *La responsabilidad civil y sus límites*

En cuanto a la responsabilidad civil extracontractual, se ventila al amparo de lo dispuesto en la legislación vigente al efecto y que en nuestro caso está regulado por el Código Civil, libro tercero, título primero bajo el título

Derechos de obligaciones y contratos; sin embargo un aspecto a tener en cuenta es lo relativo a la relación causa efecto y a la prueba del daño y la falta del que lo produjo, siendo estos los principales elementos a aportar.

En líneas generales, la responsabilidad del propietario se constriñe fundamentalmente a la indemnización de los daños causados por el capitán o cualquier miembro de la tripulación en la realización de actividades en función del buque, tales como: las obligaciones derivadas de los conocimientos de embarque, contratos y otros, al igual que los actos que efectúe el capitán dentro de sus facultades en beneficio de la embarcación que comanda; así también en los casos de avería gruesa y la remuneración en casos de asistencia y salvamento.

Ahora bien, debemos tener en cuenta que si la obligación de indemnizar en caso de abordaje por negligencia del capitán o de la tripulación le corresponde al naviero, el capitán es civilmente responsable al mismo tiempo ante el naviero por dichos daños, lo que constituye el resarcimiento pecuniario.

3.3. Del capitán

Otra de las personas que intervienen en el comercio marítimo, es el capitán y sobre este debemos decir, que si bien es cierto que el buque constituye un elemento esencial del derecho marítimo, el capitán es la figura central de las personas del comercio marítimo y a su vez una figura peculiar, cuando observamos que este es un representante del armador (*servant*), por lo que se debe a él, resulta paradójico que en múltiples ocasiones sus decisiones sean propias e inconsultas, pero por imperativo de la propia ley tiene un contenido jurídico público con autonomía, lo que se conoce como poder de mando, poder náutico o poder a bordo.

La figura del capitán como jefe de la embarcación y representante del armador, ha sido citada por algunos tratadistas y proviene de la antigüedad del magíster como mandante del buque y delegado del exercitor navia que era la figura del naviero.

En esta etapa de la navegación, la figura del capitán se destaca por sus conocimientos sobre la náutica y ser persona de absoluta confianza del armador, no teniendo gran incidencia el aspecto comercial en el período.

Con el desarrollo del comercio, se incrementan no tan solo las funciones de a bordo relacionadas con la carga y las actividades administrativas que de ello devienen, sino las operaciones portuarias con las que tienen que ver el capitán como máxima autoridad del buque y donde intervienen factores aduanales, fitosanitarios, médicos y otros, por lo que su responsabilidad no se enmarca dentro del aspecto náutico solamente.

Como bien es conocido, el capitán de una nave posee facultades de distinta índole a bordo de la embarcación, tales como: de autoridad disciplinaria, la de hacer contrataciones, las económicas, las de actuar como registrador y las notariales; sin embargo, ha ido perdiendo facultades en el ámbito comercial las que han pasado a ser actividades propias de otras personas que intervienen en el comercio marítimo, como son agentes y corredores, es decir, los llamados auxiliares de la navegación, quedando limitado el capitán en este orden a las funciones técnicas del buque, pero sin perder su responsabilidad sobre estas. Las propias funciones notariales y registrales como son las de los casos de defunciones a bordo, matrimonios en casos inminentes de peligro de muerte, nacimientos y testamentaria, no constituyen un peso importante entre las funciones del capitán, sino son cuestiones accesorias y de carácter muy eventual y cuya mayor incidencia la tenemos en buques de pasaje. En resumen podemos decir, que las funciones del capitán son de carácter técnico, relacionadas con la navegación y las de representante del Estado del pabellón del buque y de su armador.

El Código de Comercio de Cuba en la sección segunda del título segundo, libro tercero, regula las actividades de capitanes y patrones, comenzando por el artículo 609 donde establece los requisitos propios del cargo del capitán; en su artículo 610, enumera las facultades inherentes a su cargo, las que amplía en su artículo 612 en forma difusa, corroborando lo expresado por Ripert al manifestar que el capitán es el pleno poder a bordo.

Entre las obligaciones del capitán y que se relacionan en el citado artículo 612 del Código de Comercio, está la de velar por el más estricto cumplimiento de todas las formalidades, sin las cuales el buque no puede hacerse a la mar.

En los siguientes artículos establece otras obligaciones del capitán culminando esta sección, en su artículo 625 el referirse a las obligaciones de este en cuanto a la entrega de la carga transportada por el buque a su mando.

Como hemos podido observar, el cúmulo de funciones y responsabilidades del capitán son de considerables dimensiones, no limitándose a la representación legal de su armador, sino que además tiene facultades de autoridad pública como se expondrá a continuación:

Funciones del cargo del capitán

A. En representación del armador:
   a) Comerciales
      Firma del C/E y otros documentos.
   b) Técnicas
      Las funciones náuticas o de navegación.

B. En representación del Estado (Públicas):

1) Regístrales
   Consiste en la inscripción de actos civiles a bordo, tales como: nacimientos, matrimonios y defunciones en virtud de la Ley 51 del Registro de Estado Civil vigente, lo que deberá ser entregado al Ministerio de Justicia para su reinscripción. Los nacimientos serán inscriptos previa declaración individual o mancomunada de los padres o del médico participante. Los actos matrimoniales a bordo en artículo *mortis*, serán reconocidos e inscritos por el capitán, pero sujeto a que se acredite el estado civil de los contrayentes.
   Las defunciones deberán acompañarse del certificado médico que acredite las causas de la muerte. Tanto los nacimientos como las defunciones y los matrimonios deben ser asentados en el diario de navegación de la embarcación.
2) Notariales
   Son facultades de las que está investido el capitán en virtud de la ley y que le permiten la realización de actos matrimoniales a bordo en caso de peligro inminente de muerte, así como el otorgamiento de testamentos, ya sean comunes o especiales (ver Art. 487.1 b) del Código Civil), se pueden citar entre estos últimos el denominado Testamento Marítimo, condicionada su validez a que el testador fallezca durante el viaje, pues de sobrevivir o salir del peligro de muerte, transcurrido 30 días de estar en condiciones de poder testar por vía ordinaria, caduca el testamento (ver Art. 489 del Código Civil).
3) Judiciales
   De conformidad con las dispuesto en la Ley de Procedimiento Penal cubana, el capitán puede y debe realizar a bordo las diligencias que les están dadas a un instructor, al fiscal o al tribunal, tales como: penas correccionales a los infractores de la disciplina (ver Art. 610 3ro del Código de Comercio) instruyendo en los casos de delito cometidos a bordo la correspondiente sumaria, la que deberá ser entregada a la autoridad competente en el primer puerto cubano al que arribe o a la autoridad consular correspondiente si el desembarco es en un puerto extranjero.

Además de las funciones enumeradas en el Código de Comercio, existen múltiples disposiciones, tanto de carácter jurídico como administrativas, que regulan obligaciones y facultades del capitán, lo cual podemos apreciar en el Código Civil, en tratados, convenios internacionales, en diversas leyes y reglamentos.

3.4. De los oficiales y otros miembros de la tripulación

A continuación del artículo 625, el Código de Comercio dedica sus secciones tercera y cuarta a los auxiliares técnicos de la navegación y la oficialidad del buque, así como a otros tripulantes, incluyendo el sobrecargo, que desempeña una función plenamente administrativa y el contramaestre, todos como partes que son de las personas que intervienen en el comercio marítimo, pero también tenemos que mencionar a los agentes que constituyen un factor indispensable en el actual comercio marítimo, como es el caso del consignatario en función de agente del naviero y que como señaláramos anteriormente, en el tráfico moderno son múltiples las actividades de carácter administrativo que tiene que efectuar el capitán con arreglo a los dispuesto en la propia ley, la que le atribuye dichas obligaciones, pero que no puede desarrollar, sin la cooperación de personas de tierra a las que tiene que confiarles operaciones de diversa índole, por tanto surge la figura del consignatario quien asume las funciones del capitán a estos fines. También constituyen parte de las personas que intervienen en el comercio marítimo los corredores, que son agentes mediadores con una significativa importancia en el tráfico marítimo, pudiendo citar las funciones que desempeña un aduanero, tanto en la recepción y despachos de buques como en el control documentario y otras.

Debemos añadir, que dada la importancia y disimilitud de funciones de los agentes de transporte internacional, sus tareas se agrupan según su actividad en agentes relacionados con la carga, agentes de buques y otros agentes en función complementaria.

En el contexto de los deberes y obligaciones que le están atribuidos a los oficiales y tripulantes de buques, podemos citar los siguientes:

- Al primer oficial independientemente de sus condiciones de sustituto del capitán, es el jefe del departamento de Cubierta y tiene a su cargo todo lo relativo a la carga, tales como: la confección de los planos de carga, velar por la limpieza y preparación de las bodegas, controlar la tarja en las operaciones de carga-estiba, descarga-desestiba, lo que comprende la preparación de los medios operacionales y demás. También le compete la comprobación de las Normas de Protección e Higiene del Trabajo, asegurarse sobre el estado de navegabilidad de la embarcación, velar por los turnos de trabajo durante la navegación, conservación y cuidado de los planos del buque, manuales y otras tareas relacionadas con el departamento que dirige.
- Al segundo y al tercer oficial, ambos subordinados al primero, le corresponden funciones tales como: responsabilizarse con la conservación y el mantenimiento de los equipos e instrumentos de navegación del buque, confección de los derroteros, conservar el Bitácora, control de los medios de extinción y otros asuntos.
- El sobrecargo, conforme a lo dispuesto en el artículo 648 del Código de Comercio vigente, tiene como funciones de administración fundamentalmente: la preparación de los documentos para el suministro al buque, controlar los inventarios, preparar las nóminas de pago, control del fondo fijo del buque y del pago de divisas, así como del personal a bordo, llevar la contabilidad, prepara los inventarios sobre los recursos asignados a la dotación tales como víveres, cigarros y otros.
- El contramaestre cuyas obligaciones se establecen en el artículo 632 de nuestro Código de Comercio, es un cargo técnico y como es de apreciar su trabajo se relaciona directamente con la conservación y el cuidado del medio de transportación, tanto desde el punto de vista material, en cuanto a garantizar el buen estado de este como es el casco, bodegas, tanque, algunos dispositivos, piezas y demás, así como del personal al que le asigna funciones de trabajo. También le compete velar por el abastecimiento técnico material de su área y controlar los términos de prueba de cadenas, cables y otros bienes del pañol de cubierta.
- En el departamento de máquina intervienen desde el jefe de ese departamento hasta el ayudante pasando por el segundo, tercero y cuarto maquinista, así como electricistas, mecánicos, pañoleros, engrasador y electromecánico, estando sus principales funciones enmarcadas en el propio artículo 632 del citado Código, teniendo a cargo de este departamento como tareas fundamentales el buen funcionamiento de toda la maquinaria del buque, la protección y cuidado de todos los instrumentos medios y herramientas, piezas de repuestos y combustibles, lubricantes y materiales de consumo, además de otros deberes, atribuciones y funciones.

Nos hemos referido a algunos de los cargos de la dotación de buques, considerados los auxiliares técnicos de la navegación, aunque no los hemos agotados todos ya que tendríamos que referirnos al enfermero, mayordomo, médico, cocineros, timonel, marineros y otros, pero hemos querido describir las funciones de los cargos con mayor incidencia operativa en el buque.

Las figuras aquí citadas, forman el denominado elemento personal del Contrato de Transporte Marítimo, el cual podemos manifestar que adquiere importancia a partir de la división del trabajo, ya que como expresáramos, al comienzo de este tráfico el navegante se limitaba a la conducción de la nave, pues el comerciante viajaba con su propia mercancía, siendo calificado como un "Conocimiento de Embarque viviente".

3.5. El enrolamiento de la gente de mar

Antes de pasar a tratar el tema de los agentes como elemento complementario del personal de abordo y que conjuntamente hacen posible la transportación marítima, nos referiremos brevemente a la contratación de la fuerza de trabajo de la gente de mar.

Esta contratación se realiza, por lo general, a través de entidades reconocidas como agencias empleadoras, lo que ha provocado algunas disquisiciones por su carácter lucrativo teniendo entre sus oponentes a la OIT e incluso el Convenio No. 9 de 1920, denominado Convenio Relativo a la Colocación de la Gente de Mar, establece en su artículo 2 que la colocación de la gente de mar no puede ser con carácter lucrativo mediante el pago por parte de ese personal

de renumeración alguna en ningún sentido, posición esta que se ha mantenido permaneciendo sin cambio alguno, lo que fue contemplado en el proyecto de recomendación relativa a la contratación y la colocación de la gente de mar de 1996 y que constituye un complemento al Convenio No. 9 de 1920.

En Cuba, el 6 de noviembre de 1934 se puso en vigor el Decreto-Ley 660 y su artículo 9 dispone que ninguna persona, sociedad o agencia podrá ejercer el comercio ni cobrar corretaje, directa o indirectamente, con el fin de emplear marinos en los buques.

La infracción de esta disposición será penada con arreglo al Código Penal.

Sin embargo, debemos tener en cuenta que estas disposiciones se dirigen a las personas naturales o jurídicas que lucran con los recursos que reciben los trabajadores del mar resultante de su propio trabajo y no de las entidades denominadas empleadoras que obtienen ingreso de los armadores o propietarios de las naves donde van a prestar servicio a bordo dichos trabajadores, encargadas de la tramitación y ejecución de la contratación de los marinos cubanos, de conformidad con lo establecido en su objeto social y que consiste esencialmente en el suministro de las documentaciones de buque, siempre que estos reúnan los requisitos de idoneidad para el cargo ajustado a los convenios y normas internacionales.

La relación jurídica que vincula a la gente de mar con estas entidades de servicio de contratación y colocación se denomina Contrato de Embarque o Enrolo, a diferencia del Contrato de Agencia que es el que suscriben las agencias de contratación y colocación de la gente de mar y las navieras.

Como es de apreciar, estamos ante una doble relación jurídica, donde la llamada entidad empleadora actúa como ente intermediario, lo que ha sido considerado como un mero trámite, toda vez que algunas se limitan a la realización de trámites sin asumir responsabilidad; esta situación no podemos decir que se generaliza, ya que existen entidades empleadoras con regímenes jurídicos compromisorios para estas en su doble vinculación, con el marino y con la naviera, estableciendo los correspondientes deberes y derechos, quedando debidamente protegida la tripulación con una verdadera relación jurídico-laboral, así como los intereses de las navieras, todo en correspondencia con las disposiciones emitidas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

3.6. Los agentes en el comercio marítimo

El comercio marítimo contemporáneo no es posible realizarlo sin la presencia y participación de los agentes de comercio, pues como expusimos al referirnos a la figura del capitán, este ha ido cediendo paso a favor de los agentes en el ámbito del comercio sin que ello implique que el capitán haga dejación de sus responsabilidades y obligaciones en ese sentido; pero la propia dinámica actual de las operaciones con la carga a trasportar y su complejidad, requieren de la participación de personas ajenas al mando de la embarcación respecto a la maniobrabilidad y desempeño náutico del buque y otras tareas propias de la actividad marinera.

Compete a los agentes la ejecución de funciones comerciales administrativas e incluso legales, pero en nombre y por cuenta del armador, por lo que tenemos que calificar al agente como un mandatario de dicho armador.

Aún cuando hay varias clases de agentes, debemos referirnos primeramente al agente consignatario por la gran participación que tiene en lo que respecta al buque como a la carga, en su condición de representante y mandatario del armador y el capitán.

El consignatario cuya definición internacionalmente es muy ambigua, podemos calificarlo como la persona que actúa en el puerto por cuenta y a nombre de un mandante en la realización de funciones inherentes al transporte marítimo, por lo que de hecho sustituye a la figura del capitán en esa actividad. El Reglamento de la Ley de Procedimiento Aduanal, puesto en vigor mediante el Decreto 3278 de 1963, decía en su artículo 78: "Los Consignatarios son las personas naturales o jurídicas a las que va dirigido un buque o su cargamento, pudiendo por lo tanto ser consignatario de buques o de artículos".

La figura del consignatario se desdobla en consignatarios de buque y en consignatarios de cargas, pero aún cuando suele actuar con independencia el uno del otro, es decir, con personalidad jurídica propia como tal, ya sea de buque o de carga, también actúan con la doble personalidad de agente de ambos al unísono, lo que facilita la realización de las operaciones que ha de efectuar en el puerto, aunque en ocasiones ello constituye un problema cuando los intereses del buque y de la carga se enfrentan, situación esta que la doctrina ha resuelto a través de la jurisprudencia reconocida al efecto y que establece que la figura del consignatario del buque prevalece a la del consignatario de la carga,

teniendo en cuenta que el consignatario del buque actúa como mandatario del consignatario de la carga dada la naturaleza y la operación.

El consignatario del buque es calificado por el Decreto-Ley 162 de 1996 "De Aduanas" como el representante del propietario del armador o capitán del buque, resultando solidarios de las obligaciones señaladas para estos en la normativa aduanera, correspondiéndole el cumplimiento de las exigencias estipuladas para el despacho y demás operaciones del buque.

Considero necesario hacer una reflexión de esta definición a partir del carácter solidario de las obligaciones que se establecen en el citado reglamento, toda vez que la condición de mandatario que tiene el consignatario hace que sus funciones se constriñan al mandato, que puede ser amplio o restringido en dependencia de las facultades que le confiera el propio mandato por acuerdo del mandante, y solo responderá personalmente al mandatario cuando en el ejercicio de sus atribuciones se exceda a las facultades que le están dadas en dicho mandato y que no lo haya hecho por necesidad de los intereses del mandante.

De acuerdo a lo preceptuado en el vigente Código de Comercio y propiamente en su artículo 244, el mandato es reputado como comisión mercantil, siempre que recaiga sobre un acto u operación de comercio, siendo una de las partes agente mediador como es el caso del consignatario; sin embargo debemos aclarar que aún cuando el Contrato de Mandato es regulado por el Código Civil, teniendo en cuenta que se trata de un acto de comercio, este se subordina a las normas que establece el Código de Comercio y solo actuaría el Código Civil de forma supletoria, por lo que siendo el derecho marítimo una rama del derecho muy vinculada al mercantil es de plena aplicación las normas del Código de Comercio a las funciones del consignatario como mandatario, pues como dijera Sánchez Roca, el Contrato de Comisión Mercantil –regulado en el Código de Comercio– es una modalidad específica del Contrato de Mandato.

A lo anterior expuesto, debemos añadirle que el acto realizado por el consignatario en virtud de los requerimientos de su principal, es una forma de mandato mercantil y que a tenor de lo dispuesto en el artículo 292 del Código de Comercio en concordancia con el artículo 281 de este, el comerciante puede constituirse en mandatario para que actúe en su nombre y por su cuenta, pero los actos de los mandatarios no obligan al principal, sino en las operaciones propias del ramo, que determinadamente les estuvieran encomendadas.

Sin embargo, debemos tener en cuenta que la condición de solidario que le atribuye el Decreto Ley 162 al consignatario de buques, está dado por su vinculación directa al buque representando sus intereses y con el conocimiento de las normas reguladoras de la materia. Por otro lado, el buque constituye el bien tangible sobre el que puede recaer cualquier acción y es por ello el carácter de solidario.

Comentado lo relativo al carácter del consignatario, pasamos a exponer algunas de los principales funciones del consignatario de buques y por las cuales percibe una comisión de conformidad con lo estipulado en el contrato suscrito al efecto, pudiendo ser estas de carácter restringido o amplias en dependencia de los pactado, pero por lo regular lo relativo a los arreglos pertinentes para la llegada del buque conforme a los términos de contrato de transporte: asistir al capitán en todo lo que resulte de interés al buque; hacer los arreglos pertinentes a la entrada del buque incluido el practicaje, el remolque cuando se requiera controlar el proceso de carga y descarga minimizando los costos del buque; preparar todos los documentos relativos a la carga, incluidos los manifiestos; hacer los arreglos necesarios con vista al suministro de agua, combustible, víveres y otros; tramitar los conocimientos de embarque; atender a la tripulación en cuanto a hospitalización, correo y demás, así como, al capitán en sus requerimientos. En líneas generales, estas son las principales funciones del consignatario de buques, aunque hay otras que por sus características pueden o no ser acordadas como lo son: efectuar el cobro de los fletes y concertar contratos de fletamento a nombre y por cuenta del principal. En cuanto al consignatario de la carga su función es la de actuar como agente de los receptores de las mercancías transportadas por vía marítima, a cuyo efecto deberá recepcionar esta y protegerla debidamente hasta que se entregue al verdadero receptor, efectuando el cumplimiento de cuantas obligaciones le vienen impuestas en razón de la recepción y entrega de esta, incluida la tramitación aduanal.

En la categoría de agentes consignatarios existen otras actividades derivadas como son la subagencias y los agentes protectores, pero pasaremos a comentar otros tipos de agentes dada su importancia, sin restar la significación que tiene un agente protector (*Protecting Agent*).

Tenemos entre estos otros agentes, el denominado agente transitario que son aquellos comisionistas que tienen por encargo una gestión de negocio y su función consiste en recibir la mercancía y reexpedirla por otros medios de transporte ya sea marítimo, terrestre u otro a fin de garantizar que llegue a su destino, pudiendo tener facultades para determinar el transporte o estar restringido a las ordenes expresas de su comitente, limitándose a cumplir en este caso lo indicado tramitando las formalidades necesarias para la recepción de la carga y solo responde de sus actos personales cuando estos vayan más allá de lo indicado.

Existe también el denominado consignatario factor, pero que no es más que un agente exclusivo lo que significa que el armador se vincula a este agente solamente en cuanto a la actividad, poseyendo dicho agente facultades amplias otorgadas por su principal más allá de las funciones ordenadas o usuales que realizan los consignatarios de buque. Es de destacar, que estos agentes negocian y contratan a nombre de sus principales y están obligados a consignarlo así en todos los documentos que suscriban como se establece en el artículo 284 del vigente Código del Comercio, por lo que su responsabilidad ha de recaer en su principal, si se ajusta a lo establecido en el precepto legal.

Dentro de los agentes también está el denominado *broker* o corredor, figura esta que surge en virtud del desarrollo y la expansión de la actividad lo que prácticamente imposibilitaba tanto a los armadores como a los comerciantes de lograr empleo u obtener medio de transportación con facilidad, por lo que ambos acudieron a esta figura que trabaja a través de agrupaciones o Club como lo es el *Baltic Exchange* en Londres u otras en New York, Honk Kong, etc.

Estos *broker* o corredores son verdaderos especialistas en la materia y realizan diversas funciones ya sean la de fletar buques, participar en compra-ventas de buques, e incluso en ocasiones ostentan la representación en juicio de sus armadores ante la incomparecencia de estos, además los *broker* tienen su participación en el Contrato de Fletamento desde la misma fase precontractual hasta que se produce el cierre de estos, asistiendo a los capitanes, sobrecargos y otros a solicitud de ellos.

La figura del corredor aparece en nuestro Código de Comercio en su libro I título VI en lo que son los agentes mediadores del comercio, al decir en su artículo 88 que estarán sujetos a las leyes mercantiles como agentes mediadores del comercio los corredores intérpretes de buques entre otros, cuyas funciones se establecen en los artículos 113 y 114 del Código y que son de gran importancia para la actividad marítima.

Otro agente intermediario lo es el corredor de seguros y que aún cuando se le considera un agente del armador, al actuar como mediador entre el buque y el asegurador en la búsqueda de pólizas de seguro más convenientes y otras; también actúa para la entidad aseguradora aunque fundamentalmente son agentes de los armadores. Este corredor o agente de seguros conforme a nuestra legislación es parte de los corredores intérpretes de buques, al establecer su artículo 113 inciso 1ro, que entre las obligaciones de estos está el intervenir en la contratación del seguro, aunque en nuestra práctica actual las entidades aseguradoras establecen sus relaciones de forma directa con los armadores por mediación de sus dependencias especializadas creadas para la formación y control del seguro.

Sin embargo, la figura del agente mediador del comercio ha sido extinguida virtualmente ante la desprivatización del mercado, e incluso en los comentarios formulados sobre el Código del Comercio, se dice que los preceptos relativos a los agentes mediadores del comercio no tienen aplicación, no obstante no estar derogados sus artículos. Consideramos que en las actuales relaciones mercantiles que se llevan a cabo en el país, estas figuras no deben desaparecer, sino adecuarse a esas relaciones.

Antes de concluir este tema del Contrato de Transporte Marítimo y como se ha expuesto anteriormente, la doctrina no ha querido diferenciar el Contrato de Fletamento del Contrato de Transporte Marítimo, apareciendo incluso en diferentes Códigos de Comercio el Contrato de Fletamento para referirse al Contrato de Transporte Marítimo y aún cuando es bien reconocida la importancia de este, al extremo incluso de que algunos tratadistas califican los demás contratos de derecho marítimo como complementarios o accesorios del Contrato de Fletamento. No compartimos la opinión de que el Contrato de Fletamento sustituye al Contrato de Transporte Marítimo, pues como señalamos al inicio de este título, existen otros contratos de transporte marítimo cuya finalidad no es coincidente con las del Contrato de Fletamento.

VI. EL CONTRATO DE FLETAMENTO Y CLASES QUE RIGEN EN EL MERCADO INTERNACIONAL

1. Consideraciones generales

Siempre que nos vayamos a referir al derecho marítimo y en particular a la transportación marítima de mercancías, es de imperiosa necesidad hacer alusión al Contrato de Fletamento como fue expresado en el tema anterior dada su significación e importancia en la esfera del transporte por mar, además de constituir una de las disciplinas de mayor complejidad en esta rama del derecho; situación que se observa a simple vista cuando se compara con otras ramas del transporte como lo es el transporte terrestre de mercancías, producto de los variados e innumerables riesgos a los que constantemente están expuestas las mercancías transportadas por mar, así como, los complicados procesos en las operaciones de carga y descarga a que está sometida esta actividad y la infinidad de problemas jurídicos que esta origina por la propia naturaleza del medio, lo que en la práctica común de las transportaciones por tierra apenas se refleja.

Para la doctrina, el fletamento constituye una de las actividades de mayor importancia dentro del derecho marítimo, y la función primordial del tráfico marítimo, por lo que es considerado por algunos tratadistas como una genuina e integral especialidad de esta rama del derecho y la base jurídica de los demás contratos de transporte marítimo.

2. Evolución y concepto

Siguiendo un orden ascendente en nuestro análisis, aunque de una manera somera se abordará Contrato de Fletamento, debemos en principio partir de la base de que constituye, según exponen la mayoría de los tratadistas consultados, uno de los contratos de transporte de mercancías por mar más utilizados en el comercio marítimo y que tiene sus antecedentes, aunque en forma embrionaria, en la práctica comercial que realizaban tanto los antiguos fenicios como los egipcios y los griegos, siendo recogido posteriormente en el derecho romano, incluso anteriormente el Código de Hamurabi, que data de más de 2000 años a.n.e., regulaba algunos aspectos de este comercio, aunque no es hasta los siglos XII, XIII y XIV, que se generaliza su uso mediante la práctica de escribir lo acordado en un documento en forma duplicado, lo que se hacia en un trozo de pergamino el cual se dividía a la mitad, proporcionándosele de este modo a cada una de las partes un ejemplar, por lo que se le llamó carta partita o documento partido o roto, cuya actual interpretación es la de *Charter Party,* acepción dada por los ingleses, los cuales poseen una rica tradición en el comercio marítimo.

Sus generalización en esta época, es consecuencia del incremento diverso de mercancías, de lo que se produce la modificación de la responsabilidad por el cargador, quien hasta esos momentos velaba en forma personal por la mercancía, como en ocasiones anteriores hemos expuesto, transfiriéndose esta responsabilidad

hacia el propietario de la nave, por lo que se hizo necesario establecer un medio acreditativo y probatorio del embarque surgiendo entonces, el documento que se conoce como Conocimiento de Embarque (*Bill of Lading*) a tratar posteriormente. El fletamento en un sentido lato podemos calificarlo conceptualmente como el acuerdo de voluntades entre partes, una de las cuales se compromete a poner a disposición de la otra un buque para la transportación de las mercancías o a efectuar la transportación de estas, por lo que algunos califican como causa del fletamento la facilitación del medio y no del transporte como causa exclusiva, recibiendo en contraprestación una cantidad de dinero denominada flete.

En su más amplia acepción, el fletamento ha sido considerado por muchos como un contrato de arrendamiento, lo que sustentaba la doctrina francesa admitiendo que el fletamento es simultáneamente un contrato de cosa y de obra, doctrina esta que prevaleció hasta tiempos recientes, pues fue incorporado a las Ordenanzas Francesas de 1681 y llevadas al Código Francés de 1807 y de aquí tomado por otras legislaciones.

Por otro lado, algunos tratadistas manifiestan que cuando el transporte como empresa corre a cargo del que obtiene el uso del buque para destinarlo a realizar transportación de terceros, más que un fletamento es un arrendamiento.

El actual derecho marítimo se ha opuesto a que el fletamento sea aceptado como un arrendamiento, pues como señala Gamechogoicoechea, el depósito de las mercancías en el buque no constituye un almacenamiento, sino un acto indispensable a los efectos del transporte de esta hacia un punto convenido, por lo que la naturaleza jurídica del fletamento queda subordinada a la transportación de las mercancías, cuya tesis es complementada por Garrigues al manifestar que el fletante no acuerda la cesión de uso del buque, sino el resultado económico que es el transporte como obra consumada, y que nuestro vigente Código de Comercio recoge, señalando que en el caso de que se interrumpa definitivamente la transportación de la mercancía por averías de la nave, corresponde al armador la obligación de fletar un nuevo buque para hacer llegar la mercancía hasta su destino final, situación esta totalmente distinta a un caso de arrendamiento donde el arrendador se limitaría a custodiar la mercancía hasta que sea recogida por el arrendatario, dando por cumplida su obligación contractual.

Ahora bien, tanto la doctrina como la jurisprudencia no han querido establecer una distinción entre el Contrato de Fletamento y el Contrato de Transporte Marítimo como se ha comentado, a tal punto que algunos tratadistas al calificar dichos contratos parten del principio de que los dos tienen el mismo fin o sea el transporte de mercancías por mar, residiendo principalmente sus diferencias en la forma o formas en que las partes han querido llegar a ese resultado; quiere decir, que si el interés de la contratación es el acto en sí de la transportación sin tener en cuenta el medio de transporte, deberá entenderse como un Contrato de Transporte, pero si lo hacen con señalización expresa al buque alquilado a ese fin, ya sea en su totalidad, en parte o por la cantidad de cosas que se requieren remitir deberá entenderse como Contrato de Fletamento.

En su obra *Derecho marítimo*, Ripert considera el fletamento como el concepto genérico, englobando en él (distinguiendo naturalmente, diversas modalidades), el fletamento total, el fletamento parcial y el transporte de mercancías en líneas regulares; así también considera el fletamento como una variedad específica, pero institución fundamentalmente jurídica en la explotación del buque que debe cumplir la misión de realizar el transporte marítimo.

Sin embargo, retrotrayéndonos nuevamente a todo lo expuesto, comprobamos que desde los tiempos más remotos preponderaba el hecho de fletar buques completos, ya sea como relación arrendataria, con locación total o parcial del buque y de las mercancías, o como asociaciones de comerciantes que alquilan el buque y llevan sus mercancías a bordo, utilizando un representante al que llamaban supercargo independiente del conocido como *Nauclerus* y dueño del buque; mientras que no es hasta época reciente que en el comercio marítimo y movidos por la agilización del intercambio comercial, surge, en evitación de los riesgos que supone tener que fletar un buque totalmente, una gran masa de pequeños cargadores con el fin de compartir y en gran medida preservarse de la pérdida total de las mercancías, por tanto se desarrolla en forma inusitada el transporte marítimo de innumerables partidas sueltas, que trae por consecuencia que tradicionalmente el fletamento sea considerado como el contrato genérico por excelencia, fundamentalmente porque la mayoría de las normas generales por las que se rige este tipo de contratación, son de consecuente aplicación en el transporte marítimo de mercancías.

Después de este breve paréntesis histórico acerca de la evolución que ha tenido el fletamento hasta la actualidad, trataremos de ir desglosando los distintos aspectos que presenta este tipo de contratación.

3. Fundamentos de su clasificación

El Contrato de Fletamento, que por su carácter es eminentemente consensual, no obstante su formalización escrita, pues es el consentimiento su forma de perfeccionarse, es un acto propiamente mercantil.

Un elemento a destacar es el denominado *Fixture* y que constituye la culminación de todo un proceso negociador, resultante del intercambio de documentos donde se expone y recoge la voluntad de las partes, que conduce al cierre de la transacción con pleno valor legal sin que aun en muchos casos se haya suscrito el Contrato, lo que evidencia su consensualidad.

Nos atrevemos a decir que por regla general, los transportes marítimos suelen distinguirse en dos grupos: los transportes generales y los transportes especiales, incluyendo en el primer grupo al fletamento y al transporte general de mercancías sueltas, que algunos autores así lo distinguen mientras que otros como Francisco Fariñas, no hacen esa distinción, sino que afirman que dentro de los contratos de transporte marítimo se distinguen tres modalidades principales que son:

a) Contrato de Fletamento por Tiempo.
b) Contrato de Fletamento para un Viaje.
c) Contrato de Transporte de Partidas Sueltas.

En el caso de autores como el español José María Garibi y los que opinan como él, siguiendo a los teóricos ingleses afirman que el Contrato de Fletamento puede ser de tres categorías.

d) Fletamento con entrega (*by Demise*).
e) Fletamento por tiempo (*Time Charter*).
f) Fletamento por viaje (*Voyage Charter*).

El autor argentino Atilio Malvagni, afirma que el Contrato de Fletamento comprende diversos tipos, que pueden clasificarse en:

g) Fletamento a tiempo.
h) Fletamento por viaje.
i) Fletamento a carga general.

Con pequeñas diferencias en los nombres, aunque todos se refieren en esencia a las mismas variantes o modalidades con que designan a los tres tipos principales que se contemplan en los Contratos de Transporte Marítimo, específicamente en el Contrato de Fletamento, vemos que todos los autores y tratadistas son contestes con esa clasificación, la cual nosotros trataremos más adelante.

4. Peculiaridades del Contrato de Fletamento

Retomado lo planteado antes de la exposición de los criterios de los distintos autores y como fue comentando en el tema anterior *El Contrato de Transporte Marítimo y sus antecedentes*, vemos que en los transportes generales, el Contrato de Fletamento es recogido en diversos Códigos de Comercio y tratado como un simple Contrato de Transporte Marítimo y que bajo la denominación de fletamento son comprendidas diversas formas de contratos para la explotación del buque, los cuales tienen características muy dispares; pero por regla general y siguiendo la clasificación hecha por los distintos tratadistas, nos encontramos que todos, o la mayoría, han seguido para las distinciones y explicación racional de las diferentes variantes, tanto el uso como la práctica marítima comercial; en primer término por no existir en ninguna legislación una definición jurídica concreta de dicho contrato y sus variantes desde la antigüedad, por todos los cambios, interpretaciones y modalidades nuevas que se introdujeron según se desarrollaba el comercio marítimo a través del tiempo; y en segundo lugar, porque esta agilización comercial no se correspondía, ni aún en la actualidad se corresponde, con la recopilación jurídica y el hecho de tener que legislar sobre una materia tan dinámica y difícil como lo es el derecho marítimo.

Antes de pasar al estudio de las variantes del fletamento, vamos a comentar otro aspecto de gran importancia en todo contrato y de lo que no puede estar excluido el Contrato de Fletamento, nos referimos a los derechos y obligaciones de las partes.

5. Derechos y obligaciones de las partes

Son múltiples las obligaciones que surgen para ambas partes en el Contrato de Fletamento, pero nos limitaremos a algunas que consideramos fundamentales. Se puede señalar entre las primeras para el fletador, el ajuste razonable que debe existir entre la carga y lo pactado

en el contrato; que el cargamento sea situado en el lugar y fecha acordada, así como que efectúe el pago del flete convenido.

También constituyen obligaciones del capitán la recepción y estiba de la carga en el buque; extender y entregar el Conocimiento de Embarque; la conservación de la carga que le es entregada para su transportación y que tiene que llevar hasta su destino final donde está obligado a hacer la entrega de esta, salvo circunstancias de fuerzas mayor de que no haya sido embarcada o por vicio propio de la carga, todo lo cual debe justificar debidamente.

Dos circunstancias que constituyen obligaciones para cada una de las partes son que en caso de que el fletador decida descargar la mercancía antes de la llegada al puerto de destino y no haya concurrido ninguna causa que se pueda considerar fuerza mayor, tendrá que abonar el importe del flete en su totalidad; a su vez si el buque queda inservible y por ello pudiera no continuar el viaje, es obligación del capitán fletar otro buque por su cuenta que termine el viaje y en caso de negarse se le puede obligar por la vía del apremio judicial.

Un último aspecto que vamos a tratar, es lo relacionado con la rescisión, como lo es la detención del buque por tiempo indefinido, o como consecuencia de un embargo ordenado por autoridad del gobierno y la epidemia o declaración de guerra en los puertos programados, lo que también es calificado como una frustración del Contrato; pero indiscutiblemente son circunstancias demostrables, no solo alegables, además estas formas de rescisión que no obedecen a la voluntad del armador ni la del fletador deben ser analizadas de conformidad con el tipo de fletamento.

Existen otras clases de rescisión contractual, que responden a la solicitud del fletador o del armador, teniendo entre las del primero:

a) Que las características del buque no sean coincidentes con las especificadas en el Contrato de Fletamento, lo que en el argot marítimo se conoce como *mis representation* dada la influencia de la terminología inglesa en este.
b) Si durante la navegación ocurriese una avería que obligara al buque a una arribada forzosa, prefiriendo los fletadores disponer de la carga.
c) Si el buque no fuese puesto a disposición del fletador en la fecha convenida.

Por su parte, el armador tiene el derecho a solicitar la rescisión de un Contrato de Fletamento a Tiempo cuando el fletador no le abonase el importe del flete en la fecha convenida conforme a los términos y condiciones previstas en este e incluso retirarlo del servicio.

Hemos expuesto algunas causas que pueden originar la rescisión del contrato, tanto por parte del armador como del fletador, así como las que son independientes, lo mismo a voluntad de uno como del otro, pero con ello no hemos pretendido agotarlas, sino solo hacer mención de algunas para conocimiento general.

En cuanto a la prescripción, la que trataremos en forma sucinta, es recogida en el Código de Comercio de Cuba en el artículo 952, donde se establece el término de un año contado a partir del vencimiento del contrato; pero para las acciones relativas al cobro de fletes y gastos inherentes a ello, se establece el término de 6 meses por el artículo 951, de entregar los efectos que le adeudaron; sin embargo la legislación inglesa, con la que hemos estado muy vinculados en materia de fletamento y en particular con su procedimiento arbitral, establece un término de 6 años para la prescripción ordinaria salvo acuerdo entre las partes y exceptuando lo relacionado con la carga.

Las obligaciones de las partes, debemos verlas en función del tipo de fletamento que se contrate, pero para ello debemos hablar primeramente de las modalidades o variantes de este contrato.

6. Clases de fletamento

El fletamento es un contrato mediante el cual el fletante o armador del buque, lo pone a disposición de otro quien como fletador-cargador lo utiliza para la transportación de las mercancías para su remisión, estas van destinadas al receptor, destinatario o consignatario de la carga, mediando en esta operación una cantidad de dinero llamada flete; por las distintas formas en que se realiza esta contratación, resulta razón obligada hacer señalamiento de su clasificación.

Como hemos manifestado anteriormente, aún cuando son diversos los tipos de Contratos de Fletamento considerados por algunos tratadistas, podemos decir que esencialmente son tres las modalidades principales y más empleadas en la práctica internacional, cuyas denominaciones son:

a) El Contrato de Fletamento por tiempo, denominado indistintamente Fletamento Arrendamiento, Fletamentos a Tiempo o *Time Charter*, en su acepción inglesa.
b) El Contrato de Fletamento por Viaje, denominado Fletamento por un viaje o en su acepción francesa y recogida por los ingleses de *Voyage Charter*.
c) El Contrato de Fletamento a Casco Desnudo o con entrega, denominado también fletamento general, fletamento transporte, fletamento a carga general y *by demise*, en su acepción inglesa o también llamado por Fariñas Contrato de Transporte de Partidas Sueltas.

6.1. El Contrato de Fletamento por Tiempo (*Time Charter*)

El Contrato de Fletamento por Tiempo, conocido internacionalmente como *Time Charter*, es un tipo de contrato muy empleado y sus características lo definen como aquel en que el armador se compromete a transportar mercancías bajo determinadas condiciones a bordo de su nave por cuenta del fletador y por un período de tiempo previamente acordado, sin que pierda el armador la posesión del buque, y permanezca la tripulación en toda ocasión sujeta al capitán que actúa como empleado del armador.

Si bien la póliza puede o no referirse a qué transportes va a dedicarse la nave, el fletador sí está obligado a abonar un precio por el uso del buque, desde que se origina la entrega de este hasta el momento de la rentrega al final del contrato, la que solamente puede interrumpirse si acontece algún evento de los contemplados como *off hire* (fuera de alquiler). Luego aparece el fletador obligado a pagar el alquiler, aún en el caso de que la embarcación se halle fuera de servicio por causas incluidas dentro de las *excepted perils* (peligros exceptuados) y no incluidos en la *off hire clause* que sí prevé la posibilidad, de que la nave por avería, desperfectos u otros, permanezca inhábil por un término superior a las 24 horas, recomenzando el alquiler en la oportunidad en que el buque sea puesto nuevamente en servicio, con independencia de que no se encuentre en la misma posición geográfica y aún en el caso de que el fletador se vea impedido a tener que pagar dos veces por la misma parte del viaje. Es bueno que se precise hasta dónde ejerce influencia la aplicación de esta *cláusula off-hire*, pues no tiene eficacia cuando el tiempo perdido sea imputable al fletador, pudiéndose citar el caso de que si se ha estipulado que el fuego ha sido la causa de la suspensión del pago de alquiler, y este se originó en los tanques de combustible por haberse suministrado por el fletador un combustible inapropiado, la cláusula del *off hire* no tiene validez, por tanto se considera nula y no consta el tiempo de paralización a los efectos del pago del alquiler.

Una cuestión fundamental en este tipo de fletamento es que cuando el armador hace la entrega del buque, viene responsabilizado con que la nave esté en condiciones de navegabilidad y si bien no se compromete implícitamente a que durante el transcurso de la póliza, el buque se halle en condiciones de navegabilidad, sí será también responsable en el caso de que el buque la pierda por negligencia del capitán, siempre y cuando no se haya cubierto contra este evento a través de la excepción. Sobre este particular relativo a las excepciones del capitán, queremos llamar la atención en cuanto a lo establecido en el artículo 620, párrafo primero del Código de Comercio al decir: "No será responsable el capitán de los daños que sobrevinieron al buque o al cargamento por fuerza mayor; pero lo será siempre sin que valga pacto en contrario, de los que se ocasionen por sus propias faltas".

En cuanto al término de vencimiento en este tipo de fletamento, se estipula que el buque no puede seguir navegando más allá de la fecha señalada como de expiración, por lo que este debe ser concluido en el tiempo fijado, pues de no hacerse así y no ser rentregado, estamos en presencia de un incumplimiento del contrato; del mismo modo, que si el armador haciendo uso de su derecho retira el buque, solamente cobrará hasta la fecha de la retirada, puesto que esta se valora como una rentrega. Además en esta clase de póliza, el armador se encuentra facultado para retirar el buque del servicio de los fletadores (*withdrawal*), cuando estos no abonen el importe del alquiler en la oportunidad prevista contractualmente, no siendo elementos que puedan evitarlo ni el accidente ni la inadvertencia.

Los vocablos entrega y rentrega son estrictamente aplicables a esta clase de Contrato de Fletamento, siendo la palabra entrega empleada como referencia al tiempo en que el armador cede el buque al fletador, a los efectos de la explotación comercial; es muy importante tomar en consideración que si una cláusula de este tipo de fletamento contempla que la rentrega se viabilice en las mismas condiciones en que se

efectuó la entrega y el fletador intenta rentregar en estado de avería de la que es responsable, el armador no se encuentra facultado para rehusar la aceptación, pero el fletador está obligado a responder por el costo de las reparaciones, así como por la detención cuando sea evaluado dicha estimación. En cuanto a la cláusula de indemnización, su formulación clásica es la siguiente:

> El capitán se hallará bajo las órdenes del fletador, el cual se compromete a indemnizar a los armadores por las consecuencias o responsabilidades que puedan provenir del hecho de que el capitán firme Conocimiento de Embarque u otros documentos, así como cualquier consecuencia que pueda sobrevenir en la irregularidad de los documentos del buque.

La extensión de esta cláusula de indemnización llega hasta cubrir las consecuencias directamente derivadas de la obediencia a las órdenes de los fletadores, siempre que no intervenga negligencia del capitán o se trate de un accidente marítimo. Generalmente, el propietario procede a su entrega al fletador, proporcionándolo debidamente equipado con todos sus pertrechos y aparatos siendo obligación de este velar por su cuidado, procediendo a su renovación necesaria en los casos que sea menester.

Del mismo modo, con los efectos de a bordo se mantendrán las mismas normas de protección, cuidado y renovación cuando procediere, y siempre existirá un inventario para ellos; referente a los gastos, estos vendrán compartidos en sentido general, de la siguiente forma:

- Corresponden al armador:
  a) Los gastos de nómina (salarios).
  b) Avituallamiento del buque.
  c) Reparaciones no imputables al fletador.
  d) Seguro del buque y de la tripulación.
- Corresponden al fletador:
  e) Los derechos de puerto, practicaje y otros gastos de puerto.
  f) El extra seguro de guerra.
  g) Combustible durante la vigencia del charter.
  h) Costo de póliza, Conocimiento de Embarque, etc.

En este tipo de Contrato, mientras más rápidas sean realizadas las manipulaciones tanto en las operaciones de carga como de descarga, más viajes se le proporcionaría al fletador en el tiempo por el que está el buque alquilado, todo lo cual redundaría en el beneficio de gran alcance económico, tanto en lo que a flete se trata como en lo referente a las nuevas mercancías que puedan ingresar en el país.

Como podemos apreciar, el Contrato de Fletamento por Tiempo, tiene sus características peculiares como todo contrato, y es por ello que a diferencia de las otras variantes de fletamento, es muy rara la hipótesis del fletamento parcial, pues por regla general se refiere siempre a todo el espacio disponible para la carga del buque, cargamento completo, o tonelaje de este.

Ahora bien, conceptualmente la mayoría de los tratadistas señalan con el mismo lenguaje, que el Contrato de Fletamento por Tiempo no es más que un contrato bilateral mediante el cual el propietario del buque facilita su explotación comercial a otra u otras personas, para una o varias transportaciones durante un tiempo que puede ser de meses o quizás años, a cambio de un precio determinado al que se le llama flete; recibiendo el nombre de fletador quien recibe el buque en usufructo y del fletante quien lo cede pudiendo ser o no su propietario.

El propietario se exime de toda preocupación en cuanto a la utilidad que pueda prestar el buque y su explotación; sin embargo, de su responsabilidad quedan los pagos por salarios, seguros y otros ya comentados, pues aún cuando el buque está bajo el control operacional del fletador, a su vez está siendo explotado por su armador, por lo que se entiende salvo pacto en contrario, que las averías causadas al cargamento como consecuencia de actos negligentes por parte de la tripulación son de responsabilidad del armador.

Señalamos la ventaja que representa para el armador no tener que preocuparse de la rentabilidad del buque en su explotación, pero debemos también destacar los beneficios que recibe el fletador como es disponer del buque mediante una sola operación para los viajes que le interesa pagando un tipo de alquiler fijo.

Cuando ambas partes fletador y fletante llegan a un acuerdo suscriben un Contrato de Fletamento haciendo referencia a un buque que ha sido fletado para la transportación de un cargamento ya sea total o parcial, pero cuando se trata de pequeñas partidas sueltas en buques de línea regular, el instrumento que se emplea y que constituye una evidencia de los términos de la contratación es el Conocimiento de Embarque del que trataremos en el siguiente tema. Ahora bien, el contrato suscrito se denomina Póliza y aquí haremos un breve paréntesis, para exponer que otra de las características del Contrato de Fletamento, en cualquiera de sus mo-

dalidades es que se efectúa mediante modelos tipo llamados pólizas y que previamente son aprobadas por asociaciones internacionales cuyo clausulado es conocido con anterioridad por las partes que intervienen en este, lo que constituye una de sus ventajas; además hay toda una jurisprudencia en torno a muchas de esas cláusulas que facilitan su interpretación y a veces hacen posible la evitación de tener que someter el caso a arbitraje, y otra ventaja lo constituye que el proceso contractual se hace más expedito.

Por lo general, en cuanto al aspecto relativo a las obligaciones contractuales, vemos que tanto las condiciones como los términos de la póliza de fletamento obligan a las partes a la ejecución de lo que hayan pactado; pero también es usual encontrarnos que tanto los agentes de los armadores como los de los fletadores son los que han firmado lo acordado, esto trae como consecuencia que los tratadistas discutan ampliamente hasta dónde, en la práctica, puede obligar la firma de un agente a sus principales, no llegándose a un acuerdo acerca de este tema tan controvertido, pero realmente es muy usual que esto ocurra en las transacciones que diariamente se realizan en el mercado de fletes, es decir, que sean los agentes o corredores quienes se ocupen de la transacción y suscriben los contratos a nombre de sus principales.

Continuando el tema de las obligaciones, nos encontramos que en los Contratos de Fletamento por Tiempo, al comprometerse el armador a transportar las mercancías del fletador bajo determinadas condiciones en su buque, ocurren tres hechos casi simultáneamente: primero pese a que el fletador comienza a explotar el buque, el armador no pierde la posesión de este; segundo, aunque la tripulación puede o no cumplir órdenes del fletador la dotación en todo momento permanecerá dependiente de la casa armadora; y tercero, que el fletador pagará un alquiler por el uso del buque desde el instante en que se le entrega, hasta la rentrega que deberá efectuar a la culminación del contrato.

Es admitido por todos los autores que el fletador no incumple el contrato al no rentregar el buque en el mismo día indicado, siempre y cuando este se encuentre finalizando el último viaje y el espacio de tiempo sea razonable.

Sin embargo, el alquiler deberá ser satisfecho de acuerdo a lo pactado en la póliza y nunca por el precio que fluctúe en el mercado, pero debemos tomar en cuenta que en la póliza, generalmente queda acordada la obligación por parte del fletador de emitir aviso de rentrega, e incluso el aviso definitivo con un margen razonable de tiempo que permite por parte del fletante la búsqueda de un nuevo empleo para el buque oportunamente, por lo que este aspecto de la rentrega suele ser motivo de quebrantos y de litigios en muchas ocasiones.

Existe en las pólizas de fletamento un tiempo para cláusula común referente al pago del alquiler, donde se establece que si los fletadores no satisfacen el importe a su debido tiempo, el armador tendrá derecho a retirar el buque del servicio que debía brindarles; otra cláusula que por regla general contienen todos los Contratos de Fletamento por Tiempo, es denominada indemnización; mediante la cual el fletador que tendrá bajo sus órdenes operativamente al capitán, se compromete a indemnizar a los armadores por los actos, responsabilidades y causas que provengan del hecho de que tanto el capitán u otros oficiales firmen documentos del buque; se contempla también que el armador puede limitar los movimientos del buque, no permitiendo que este sea enviado a puertos no seguros o prohibiendo transportar mercancías peligrosas. Quizás no exista un peligro real en un determinado puerto por lo que el armador puede no desear que el buque llegue a ese lugar, sino porque se pueda tropezar con inconvenientes por tanto prefiere transferir a los fletadores todas las responsabilidades que puedan sobrevenir al capitán por desobedecer sus órdenes, cubriendo la cláusula de indemnización todas las consecuencias que se deriven de la obediencia debida y producto de los fletadores, siempre que no intervengan negligencias del capitán o se trate de un accidente marítimo.

Una característica de este contrato y que lo diferencia de las otras modalidades del fletamento, es las anteriormente comentadas expresiones de entrega y rentrega, que son estrictamente aplicables a los Contratos de Fletamento por Tiempo, por cuanto la palabra entrega denota el tiempo en que el armador cede el control del buque al fletador y la palabra rentrega, la que efectúa el fletador al armador al término del contrato.

Las pólizas de fletamento por tiempo, como todos los demás contratos, contienen una serie de cláusulas, algunas fundamentales y otras de mero trámite, que producen, si hay incumplimiento de alguna condición principal por alguna de las partes, que la otra parte tenga la suficiente potestad para cancelar el contrato,

mientras que si se incumple alguna cláusula de mero trámite solo es válida la reclamación por posibles daños; pese a lo expuesto en la práctica, resulta difícil precisar y diferenciar cuándo es una cláusula principal y cuándo es de mero trámite. En el derecho inglés, estos términos o cláusulas son denominadas condiciones (*conditions*) y pueden ser de carácter expreso, como es el nombre, la nacionalidad y la clasificación del buque y otras condiciones que son de carácter implícito como es la navegabilidad del buque, la ruta adecuada y razonable y otras, siendo consideradas aquellas condiciones que no producen la ruptura o cancelación del contrato como garantías (*warranties*).

Otro elemento característico de este contrato es que suele permitirse el denominado subfletamento o *subletting*; mediante el cual el fletador primitivo se constituye en armador respecto a un nuevo fletador que sería el subfletador, pero esta relación es ajena al vínculo establecido entre el verdadero armador y el fletador principal en virtud del Contrato de Fletamento suscrito por ambos, por lo que en caso de daños causados por el subfletador, el fletador primario no queda excluido de responsabilidades ante el armador, de lo que se infiere que el contrato suscrito entre el subfletador y el fletador no debe estar en contradicción con el contrato suscrito entre el armador y el fletador, convirtiéndose el fletador ante un acto de esta naturaleza en un armador disponente (*disponet owner*).

El Código de Comercio, en sus artículos 669 y siguientes recoge las obligaciones de las partes, a las que nos referimos en forma general anteriormente, pero vamos a comentar estas con cada modalidad por separado.

En el Contrato de Fletamento a Tiempo se establece que:

1) El buque debe estar a disposición del fletador en condiciones de navegabilidad y debidamente acondicionado.
2) Que la carga a transportar sea de lícito comercio y enviado el buque a puerto seguro.
3) El cumplimiento del pago del alquiler por el fletador debe realizarse en la fecha prevista.
4) Los fletadores deben dar aviso de rentrega en el término establecido.
5) Recibir la carga prevista contractualmente y velar por su adecuada estiba, es una de las obligaciones del fletante.
6) El capitán debe extender y entregar el Conocimiento de Embarque.
7) Entregar la carga en destino.
8) El fletador debe efectuar el pago final a la liquidación del flete.

A continuación aparece una preforma del Contrato de Fletamento a Tiempo (BALTIME, 1939).

BALTIME FORM

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
(Formerly the Baltic and White Sea Conference)

UNIFORM TIME-CHARTER

……19……

IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between…..……Owners
Tons gross
of the Vessel called ……..……...of ———————— Register,
Tons net
classed ……..……..of……..indicated horse power,
carrying about ……..... Tons deadweight on Board of Trade summer freeboard inclusive
of bunkers, stores, provisions and boiler water, having as per builder's plan ……cubic-fees
grain
——— capacity, exclusive of permanent bunkers, which contain about…tons, and fully loaded capable
bale
of steaming about…… knots in good weather and smooth water on a consumption of about
……tons best Welsh coal, or about……. tons oil-fuel, now ……..…..
and ……
of ……..Charterers, as follows:
1. The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of ……...
calendar months from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered
and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m.
if on Saturday, at …….
……in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers
may direct, she being in every way fitted for ordinary cargo service.
The Vessel to be delivered ……..
2. The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only
between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat within the following
limits:
…….
…….
…….
…….
…….
No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium
carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be shipped.
3. The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all
deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery
during service.
The Owners to provide one winch man per hatch. If further winch men are required, or if the
Stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay

Qualified shore-winch men.

4. The Charterers to provide and pay for all coals, including galley coal, oil-fuel, water for boilers, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boas age, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, Officers and Crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection).

All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account. The Vessel to be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.

5. The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all coal or oil-fuel remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel to be re-delivered with not less than…… tons and not exceeding……. tons of coal or oil-fuel in the Vessel's bunkers.

6. The Charterers to pay as hire:

per 30 days, commencing in accordance with clause 1 until her re-delivery to the Owners.

Payment of hire to be made in cash, in ……. without discount, every 30 days, in advance.

In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.

7. The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option in between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday.

The Charterers to give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered.

Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.

8. The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.

9. The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and to render customary assistance with the Vessel's Crew. The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment agency or other arrangements. The Charterers to indemnify the Owners against all consequences or

liabilities arising from the Master, Officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for over carrying goods. The Owners not to be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.

10. The Charterers to furnish the Master with all instructions and sailing directions and the Master and Engineer to keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents.

11. (A) In the event of dry docking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the vessel and continuing for more than twenty four consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.

(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.

12. Cleaning of boilers whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for cleaning. Should the Vessel be detained beyond 48 hours hire to cease until again ready.

13. The Owners only to be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel sea worthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including the Master, Officers or Crew) whether partial or general.

The Charterers to be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants.

14. The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 per cent p.a., such advances to be deducted from hire.

15. The Vessel not to be ordered to nor bound to enter: a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it

dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions. Unforeseen detention through any of above causes to be for the Charterers' account.

16. Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.

17. The Vessel to work day and night if required. The Charterers to refund the Owners their outlays for all overtime paid to Officers and Crew according to the hours and rates stated in the Vessel's articles.

18. The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.

19. All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and coal or oil-fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.

20. The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.

21. (A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone, which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of Seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.

(B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, (1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand; and (2) notwithstanding the terms of clause II hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers, or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks.

(C) In the event of the wages of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefore, such account being rendered monthly.

(D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any

person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.

(E) In the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war, hostilities, warlike operations, revolution, or civil commotion, both the Owners and the Charterers may cancel the Charter and, unless otherwise agreed, the Vessel to be redelivered to the Owners at the port of destination or, if prevented through the provisions of section (A) from reaching or entering it, then at a near open and safe port at the Owners' option, after discharge of any cargo on board.

(F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation.

22. Should the Vessel not be delivered by the……....day of…….. 20 ……... , the Charterers to have the option or cancelling.

If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel

23. Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London (or such other place as may be agreed) one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties.

24. General Average to be settled according to York/Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average.

25. The Owners to pay a commission of…….. to ……. on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable there for to indemnify the Brokers against their loss of commission.

Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

6.2. El Contrato de Fletamento por Viaje (*Voyage Charter*)

En el Contrato de Fletamento por Viaje o *Voyage Charter*, el armador se compromete a poner a disposición del fletador un buque completamente equipado y dotado de tripulación, el cual debe estar en estado de navegabilidad antes y al comienzo del viaje como se establece en el Convenio de Bruselas de 1924**,** concepto este que incluye tener en el buque el combustible suficiente para llegar al puerto designado y poseer una cantidad razonable de reserva para caso de contingencia.

Como se aprecia, sus principales elementos distintivos están dados en razón de dos cláusulas fundamentales, que podemos observar en cualquier póliza de fletamento por viaje, las que constituyen ciertamente garantías obligadas que literalmente dicen:

a) *This vessel will be seaworthy at start of each stage of the contract voyage, and,*
b) *She will execute the contract voyage with reasonable despatch and without unjustifiable deviation.*

Es decir, que el buque deberá estar en condiciones de navegabilidad al comienzo de cada viaje durante la vigencia del contrato y que lo ejecutará con razonable premura y sin desvíos injustificables.

De lo anterior se desprende que la responsabilidad del armador está proporcionalmente vinculada al hecho de que el buque se halle en condiciones de navegabilidad para el inmediato servicio requerido, es decir, para cada período de la travesía, aunque no esté al comienzo del primer período, en condiciones de afrontar los peligros que se le puedan presentar al comienzo del último jornada, como señala José María

Garibi en su libro *Derecho marítimo práctico*, y es por eso que vemos que el armador pone el buque a disposición del fletador equipado y tripulado, en el puerto y fecha que se fijen con las bodegas limpias y vacías, para recepcionar el cargamento a embarcar por su mero fletador.

En el fletamento por viaje es el fletador quien determina los puertos de escala y de destino, pudiéndose fijar el flete para un determinado viaje, o por períodos de tiempo durante la vigencia del contrato.

En este tipo de contrato se deben establecer cláusulas muy definitorias como el pago del flete, la responsabilidad del capitán como agente del armador en la suscripción de los conocimientos y otras, dada la celeridad de la operación.

Otro aspecto de suma importancia en esta modalidad de fletamento es que aún cuando la totalidad del cargamento no estuviera en el puerto de destino, el fletador se reserva el derecho a completar la carga en otro puerto de escala.

Dentro del fletamento por viaje, tenemos el llamado viaje redondo (*round trip*) donde el contrato se efectúa por un viaje de ida y vuelta. Además de esta forma de contratación, también puede ser para un puerto destino o destinos alternos, con reserva por parte del fletador al derecho de indicar en ruta el puerto o puertos donde ha de rendir el buque su viaje y también se utiliza la fórmula a tales puertos para recibir órdenes.

En esta clase de fletamento se fijan los días de plancha para recibir o entregar la carga y se estipula la cantidad que se ha de abonar por demoras, por tonelada y día o fracción de día al exceder de los plazos fijados para la carga y descarga.

También tenemos el denominado falso flete (*dead freight*), que es cuando los fletadores no suministran el cargamento en la cantidad prevista, lo que obliga al fletador al pago del flete por la cantidad no embarcada, es decir, el espacio reservado y no ocupado.

Ante incumplimiento en los pagos, bien por el flete, en los casos de demora o en falso flete, le asiste el derecho al fletante de emplear la cláusula denominada *lien* o retención (no embargo), del cargamento a fin de hacer valederos sus derechos al cobro.

En cuanto a las obligaciones para las partes, que nacen del Contrato de Fletamento por Viaje, podemos señalar que además de poner el buque en condiciones de navegabilidad antes y al comienzo de cada viaje, que es una de las obligaciones fundamentales del armador, también viene obligado a recibir y cargar la mercancía cuidando de su adecuada estiba, hasta entregarla debidamente en destino. A su vez, el fletador está obligado, a que la carga quede a disposición del capitán para su transportación, así como efectuar los pagos en la fecha convenida y de acuerdo a las condiciones pactadas.

Como se puede apreciar existen obligaciones que son comunes a cualquier tipo de fletamento, pero otras son de singular importancia para determinados Contratos de Fletamento atendiendo a su clase.

A continuación presentamos un Contrato de Fletamento por viaje (GENCON).

1. Shipbroker	RECOMMENDEDTHE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922 AND 1976) INCLUDING "F.I.O." ALTERNATIVE, ETC. (To be used for trades for which no approved form is in force) CODE NAME: "GENCON" Part I
	2. Place and date
3. Owners/Place of business (CI.1)	4. Charterers/Place of business (CI.1)
5. Vessel's name (CI.1)	6. GRT/NRT (CI.1)
7. Deadweight cargo carrying capacity in tons (abt.) (CI.1)	8. Present position (CI.1)
9. Expected ready to load (abt.) (CI.1)	
10. Loading port or place (CI.1)	11. Discharging port or place (CI.1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owner's option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (CI.1)	
13. Freight rate (also state if payable on delivered or intaken quantity) (CI.1)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (CI.4)
15. Loading and discharging cost (state alternative (a) or (b) of CI. 5; also indicate if vessel is gearless)	16. Laytime (if separate laytime for load and disch, is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load, and disch., fill in c) only) (CI.6)
	a) Laytime for loading
17. Shippers (state name and address) (CI. 6)	b) Laytime for discharging c) Total laytime for loading and discharging
18. Demurrage rate (loading and discharging) (CI.7)	19. Cancelling date (CI.10)
20. Brokerage commission and to whom payable (CI.14)	
21. Additional clauses covering special provisions, if agreed.	

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)

Printed and sold by Fr. G. Knudtzon Ltd., 55. Toldbodgade. Copenhagen by authority of The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) Copenhagen.

PART II
"Gencon" Charter (As Revised 1922 and 1976)
Including "F.I.O." – Alternative, etc.

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the steamer or motor-vessel named in Box 5, of the gross/nett Register tons indicated in Box 6 and carrying about the number of tons of deadweight cargo stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as Charterers in Box 4 that:

The said vessel shall proceed to the loading port or place stated In Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at Charterers' risk) as stated in Box 12 (Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, the Owners allowing the use of any dunnage wood on board if required) which the Charterers bind themselves to ship and being so loaded the vessel shall proceed to the discharging port or place stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading or so near thereto as she may safety get and lie always afloat and there deliver the cargo on being paid freight on delivered or intaken quantity as indicated in Box 13 at the rate stated in Box 13.

2. Owners' Responsibility Clause

Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers/Charterers or their stevedores or servants) or by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the Owners or their Manager.

And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.

3. Deviation Clause

The vessel has liberty to call at any port or ports in any order for any purpose, to sail without pilots, to tow and or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.

4. Payment of Freight

The freight to be paid in the manner prescribed in Box 14 in cash without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange ruling on day or days of payment, the receivers of the cargo being bound to pay freight on account during delivery, if required by Captain or Owners.

Cash for vessel's ordinary disbursements at port of loading to be advanced by Charterors if required at highest current rate of exchange, subject to two per cent to cover insurance and other expenses.

5. Loading Discharging Costs

(a) Gross Terms

The cargo to be brought in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle. Charterers to procure and pay the necessary men on shore or no board the lighters to do the work there, vessel only heaving the cargo on board.

If the loading takes place by elevator, cargo to be put free in vessel's Holds, Owners only paying trimming expenses.

Any pieces and/or packages of cargo over two weight, shall be loaded, stowed and discharged by Charterers at their risk and expense The cargo to be received by Merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle.

(b) F.I.O. and free stowed/trimmed

The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed And taken from the holds and discharged by the Charterers or their Agents, Free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners.

The Owners shall provide winches, motive power and winchmen from the Crew if requested and permitted: If not the Charterers shall provide and pay for winchmen from shore and/or cranes. If any (This provision shall not apply if vessel is gearless and stated as such in Box 15).

indicate alternative (a) or (b), as agreed, in Box 15.

6. Lay time

(a) Separate lay time for loading and discharging

The cargo shall be loaded within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting. Sundays and holidays excepted, unless, in which event time actually used shall count.

The cargo shall be discharged within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting. Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count.

(b) Total lay time for loading and discharging

The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holiday excepted, unless used, in which event time actually used shall count.

(c) Commencement of lay time (loading and discharging)

Lay time for loading and discharging shall commence at 1 pm. If notice of readiness is given before noon, and at 6 a.m. next working day if notice given during office hours after noon. Notice at loading port to be given to the Shippers named in Box 17.

Time actually used before commencement of lay time shall count.

Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time, as the case may be.

Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.

7. Demurrage

Ten running days on demurrage at the rate stated in Box 18 per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at ports of loading and discharging.

8. Lien Clause

Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead-freight, demurrage and damages for detention. Charterers shall remain responsible for dead-freight and demurrage (including damages for detention), incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.

9. Bills of Lading

The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this Charter party, but should the freight by Bills of Lading amount to less than the total chartered freight the difference to be paid to the Captain in cash on signing Bills of Lading.

10. Cancelling Clause

Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on or before the date indicated in Box 19. Charterers have the option of cancelling this contract, such option to be declared, if demanded, at lest 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading. Should the vessel be delayed on account of average or otherwise, Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is delayed for more than 10 days after the day she is stated to be espected ready to load. Charterers have the option of canceling this Contract, unless a canceling date has been agreed upon.

11. General Average

General average to be settled according to York-Antwerp Rules 1974. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see clause 2).

12. Indemnity

Indemnity for non-performance of this Charter party, proved damages, not exceeding estimated amount of freight.

13. Agency

In every case the (Owners shall appoint his own Broker or Agent both at the port of loading and the port of discharge.

14. Brokerage

A brokerage commission at the rate stated in Box 20 on the freight earned is due to the party mentioned in Box 20.

In case of non-execution at least to of the brokerage on the estimated amount or freight and dead-freight to be paid by the Owners to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be mutually agreed

15. General Strike Clause

Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfillment of any obligations under this contract.

If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, Captain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the lay days as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours. Owners shall have the option of canceling this contract. If part cargo has already been loaded, Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.

If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours. Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter party and of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

16. War Risks ("Voywar 1950")

(1) In these clauses "War Risks" shall include any blockade or any action which is announced as a blockade by any Government by any belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual or threatened war, hostilities, Warlike operations, civil war, civil commotion or revolution.

(2) If at any time before the Vessel commences loading. It appears that performance of the contract will subject the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners shall be entitled by letter or telegram dispatched to the Charterers, to cancel this Charter.

(3) The Master shall not be required to load cargo or to continue loading or to proceed on or to sing Bill(s) of Lading for any adventure on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master and crew or her cargo will be subjected to war risks. In the event of the exercise by the Master of his right under this Clause after part or full cargo has been loaded; the Master shall be at liberty either to discharge such cargo at the loading port or to proceed therewith. In the latter case the Vessel shall have liberty to carry other cargo for Owners' benefit and accordingly to proceed to and load or discharge such other cargo at any other port or ports whatsoever, backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of or beyond the ordinary route. In the event of the Master electing to proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case be payable on the quantity delivered.

(4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo under Clause 3, or after the Vessel has left the loading port, or the last of the loading ports; if more than one, it appears that further performance of the contract will subject the Vessel, her Master and crew or her cargo, to war risks, the cargo shall be discharged, or it the discharge has been commenced shall be completed, at any safe port in vicinity of the port of discharge as may be ordered by the Charterers. If no such orders shall be received from the Charterers within 48 hours after the Owners have dispatched a request by telegram to the Charterers for the nomination of a substitute discharging port, the Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they may, in their discretion, decide on and such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract of affreightment. In the event of cargo being discharged at any such other port, the Owner shall be entitled to freight as if the discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(5) (a) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to loading, departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, zones, waters, discharge, delivery or in any other wise whatsoever (including any direction or recommendation not to go to the port of destination or to delay proceeding thereto or to proceed to some other port) given by any Government or by any belligerent or by any organized body engaged in civil war, hostilities or warlike operations or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any Government or belligerent or of any such organized body or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel, the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation.

(b) If, by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, the Vessel does not proceed to the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which she may have been ordered pursuant thereto, the Vessel may proceed to any port as directed or recommended or to any safe port which the Owners in their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(6) All extra expenses (including insurance costs) involved in discharging cargo at the loading port or in reaching or discharging the cargo at any port as provided in Clauses 4 and 5 (b) hereof shall be paid by the Charterers and/or cargo owners, and the Owners shall have a lien on the Cargo for all moneys due under these Clauses.

17. General Ice Clause

Port of loading

(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on vessel's arrival or in case frost sets in after vessel's arrival, the Captain for fear or being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and void.

(b) If during loading the Captain, for fear of vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter to be forwarded to destination at vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lump sum), all other conditions as per Charter.

(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Captain or Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter null and void unless Charterers agree to load full cargo at the open port.

(d) This ice Clause not to apply in the spring.

Port of discharge

(a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge Receivers shall have the option of keeping vessel

waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage, or
of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port
where she can safely discharge without risk of detention by ice.
Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners
have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port
of destination.
(b) If during discharging the Captain for fear of vessel being frozen
in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what
cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible
port where she can safely discharge.
(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill
of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as
if she had discharged at the original port of destination, except that if
the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the
freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased
in proportion.

6.3. Fletamento a Casco Desnudo (*Demise Charter*)

Pasemos a comentar una de las formas de Contrato de Fletamento atípicas dentro de las normas costumbristas en el fletamento marítimo, que es el fletamento a casco desnudo o con entrega (*demise charter*), donde el fletador recibe del propietario del buque, la nave sin equipar ni avituallar entregándole el control total y la posesión de este, no la propiedad, para que el fletador lo destine al uso que estime conveniente; esto es, que en un sentido práctico es el propietario temporal de la nave, lo que se conoce como una conversión en la condición legal del fletador, pues de hecho se convierte en el armador. Por todas estas características, el fletamento a casco desnudo es considerado como un Contrato de Arrendamiento, a pesar de que algunos tratadistas como el francés Ripert lo rechaza sosteniendo la tesis del fletamento.

En el fletamento a casco desnudo, el propietario de la nave queda totalmente exonerado de responsabilidad ante terceros, tanto por problemas surgidos a consecuencia de defectos de la nave como por dificultades provenientes de actos del capitán o tripulación, salvo que estos fuesen nombrados por el armador por mutuo acuerdo.

Por lo aquí expuesto, tenemos que manifestar que su rasgo distintivo se consagra en el hecho de la facultad concesoria y que como antes fue comentado consiste en que el propietario del buque le confiere plenamente el bien al fletador a los efectos de su disponibilidad o explotación, conforme a los términos del contrato y con la potestad de transportar las mercancías que desee, disponiendo del personal abordo que integra la dotación de la nave.

La anterior situación delimita claramente cuándo nos encontramos ante la presencia de un caso de entrega de buque, pues cuando la póliza de fletamento, durante su término de vigencia, faculte al fletador para designar el capitán y la tripulación que pasan a depender directamente en calidad de empleados de este, quien les paga y a su vez les imparte órdenes, llegando hasta tener la potestad de explotar el buque como estime conveniente; evidentemente se produce un derecho y una conversión en la condición legal del fletador, originándose el principal efecto de este tipo de fletamento, al pasar a ser el fletador, el armador de dicha nave durante el tiempo de duración de esta póliza.

Cuando se formaliza un tipo de fletamento como el anterior, el propietario no tendrá responsabilidad alguna para con terceros, por defectos del transporte o por acciones u omisiones del capitán y la tripulación en el transcurso del período de vigencia de este, contando con sólo el derecho de percibir el importe del arrendamiento del buque y de aceptarlo nuevamente cuando expire dicha póliza.

Por eso, se aduce que el propietario cuando pone su buque a disposición del fletador, no tiene que preocuparse de la utilidad que pueda reportar la explotación de este, ni está obligado a que se le rinda un resultado económico, pues la cesión por alquiler que ha concertado para su usufructo y explotación comercial por el mencionado fletador, mediante un precio estipulado generalmente en suma alzada única, lo invalida para ello.

Debemos aclarar para evitar interpretaciones erróneas, que la simple circunstancia de que en una póliza de fletamento aparezca una cláusula en la que el capitán y la tripulación se subordinan y dependen del fletador, no quiere significar que nos encontremos ante un Contrato de Fletamento a Casco Desnudo, pues el hecho principal que prueba la entrega es como antes expusimos, la facultad que concede el propietario del buque al fletador para el empleo de este en la navegación que mejor entienda conveniente, y en la transportación de mercancías que sea de su interés. Por último, resulta apropiado no confundir este fletamento con entrega del buque con el de la póliza por tiempo, ya que en muchas ocasiones, por sus características afines suelen interpretarse como uno solo, por tanto, es necesario que se establezcan sus diferencias como lo haremos más adelante.

Este tipo de fletamento tiene su similitud con el Contrato de Fletamento a Tiempo, en cuanto

a que en ambos se alquila la nave con el objeto de disponer de ella en un período de tiempo con entera libertad, bien utilizando una empresa naviera para servir sus líneas, al no contar con el número suficiente de buques en su flota, o para solucionar con frecuencia dificultades de tonelaje propio, y se emplean también para determinadas operaciones de transporte como es el *subletting* o subfletamento, alquilándoselo al mismo tiempo al usuario convertido en subfletador o fletador.

A su vez, una marcada diferencia entre el fletamento por tiempo y el fletamento a casco desnudo o con entrega, en relación con el fletamento por viaje, es que mientras en los dos primeros es un imperativo la necesidad de la manipulación rápida del buque, pues mientras más prontamente se descargue y se cargue este, más viajes nos permite realizar durante el tiempo por el que se encuentra alquilado, por tanto se convierte en beneficio para el fletador; en el fletamento por viaje, mientras más se incremente el ritmo operacional de los buques contratados bajo este rubro el fletador puede obtener mayor rentabilidad en su explotación.

Al igual que en el Contrato de Fletamento a Tiempo y el Fletamento por Viaje, en el Fletamento a Casco Desnudo existen obligaciones para las partes propias de esta modalidad, además de las que son comunes como es la obligación del fletante de poner el buque apto a disposición del fletador para la navegación; pero existen las propias como es la obligación del fletador de asumir el pago de salarios, seguros de la tripulación, pago de provisiones y otras, que en las demás modalidades de fletamento son obligaciones del fletante o armador. Este se limita a recibir el pago del alquiler no respondiendo ante terceros, por lo que en caso de un salvamento, el beneficio es para el fletador y el fletante no tiene participación en ello.

Sin embargo, un aspecto controvertido lo resulta el seguro del buque, donde en ocasiones es asumido por el fletador que tiene como beneficio al armador.

Esta modalidad contractual es atípica en las costumbres del fletamento que ha ido tomando fuerzas para constituirse, de hecho, en una forma de compra-venta de buque, y por ende una vía de crecimiento del tonelaje de registro de la flota de algunos países, lo que significa incrementos en el potencial de transportación por mar, como es el caso de nuestro propio país, aspectos estos ya tratados en los temas que anteceden, que es el *leasing* marítimo, pero requiere del compromiso previo de ambas partes antes de la suscripción del Contrato y la aceptación a ejercer la opción de compra del buque fletado, como una condición precedente y que en la proforma de Contrato de Fletamento que a continuación se inserta, se puede apreciar en la casilla o cláusula número 35.

1. Shipbroker		THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE STANDARD BAREBOAT CHARTERCODE NAME: "BARECON "A"" PART I	
		2. Place and date	
3. Owners (Lessors)/Place of business		4. Charterers (Lessees)/Place of business	
5. Vessel's name (CI.8)		6. Flag& country of registry (CI.8)	7. Call sign.
8. Type of Vessel (motor or steam, dry-cargo, tank, reefer or passenger)		9. GRT/NRT	10. When/where built
		11. Total dw. (abt.) in tons of 2,240 lbs. On summer freeboard	
12. Class (CI. 8)		13. Date of last special survey by the Vessel's classification society	
14. Further particulars of Vessel (also indicate minimum of months´ validity of class certificates agreed acc. To CI 13)			
15. Port of delivery (CI. 1)	16. Time for delivery (CI. 2)	17. Canceling date (CI.3)	18. Port of re-delivery (CI. 13)
19. Running days notice if other than stated in CI.2		20. Frequency of dry-docking if other than stated in CI. 8 (f)	
21. Trading limits (CI. 4)			
22. Charter period		23. Charter hire (CI. 9)	
24. Currency and method of payment (CI. 9)		25. Place of payment; also state beneficiary and bank account (CI. 9)	
26. Bank guarantee/bond (sum and place) (CI. 21, optional)		27. Mortgage(s), If any (CI. 10)	
28. Insurance (marine and war risks) (state value acc. To CI.11 (e) or, if applicable, acc. To CI 12 (k) (also state if CI. 12 applies)		29. Additional insurance cover for Owners´ account limited to (CI. 11 (b) or, if applicable, CI.12 (g))	
30. Additional insurance cover for Charterers´ account limited to (CI. 11 (b) or, if applicable, CI. 12 (g))		31. Brokerage commission and to whom payable (CI. 24)	
32. Latent defects (only to be filled in if period other than stated in CI. 1)		33. Applicable law (CI. 25)	
34. Place of arbitration (CI. 25)		35. Hire/purchase agreement (state if Part III applies) (optional)	
36. Number of additional clauses covering special provisions, if agreed			

PREAMBLE. – It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions or Part. I shall prevail over those or Part II to the extent of such conflict. It is mutually agreed that Part III shall only apply and shall only form part of this Charter if expressly agreed and stated in Box 35. If Part III applies it is further mutually agreed that in the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I and Part II shall prevail over those of Part III to the extent of such conflict.

Signature (Owners (Lessors))	Signature (Charterers (Lessees)

Printed and sold by Fr.G Knudtzon Ltd., 57, Toldbodgade, Copenhagen
by authority of The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen.

PART II

"BARECON 'A'" Standard Bareboat Charter

1. Port of Delivery
The Vessel shall be delivered and taken over by the Charterers at the port indicated in Box 15, in such ready berth as the Charterers may direct.
The Owners shall before and at the time of delivery exercise due diligence to make the Vessel seaworthy and in every respect ready in hull, machinery and equipment for service hereunder. The Vessel shall be properly documented at time of delivery.
The delivery to the Charterers of the Vessel and the taking over of the Vessel by the Charterers shall constitute a full performance by the Owners of all the Owners' obligations hereunder, and thereafter the Charterers shall not be entitled to make or assert any claim against the Owners on account of any representations or warranties expressed or implied with respect to the Vessel but the Owners shall be responsible for repairs or renewals occasioned by latent defects in the Vessel, her machinery or appurtenances, existing at the time of delivery under the Charter, provided such defects have manifested themselves within 18 months after delivery unless otherwise provided in Box 32.

2. Time for Delivery
The Vessel to be delivered not before the date indicated in Box 16 unless with Charterers' consent.
Unless otherwise agreed in Box 19, the Owners to give the Charterers not less than 30 running days' notice of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery.
The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in the Vessel's position.

3. Cancelling
Should the Vessel not be delivered latest by the cancelling date indicated in Box 17, the Charterers to have the option of cancelling this Charter.
If it appears that Vessel will be delayed beyond the cancelling date, Owners shall, as soon as they are in a position to state with reasonable certainty the day on which Vessel should be ready, give notice thereof to Charterers asking whether they will exercise their option of cancelling, and the option must then be declared within one hundred and sixty-eight (168) hours of the receipt by Charterers of such notice. If Charterers do not then exercise their option of cancelling, the seventh day after the readiness date stated in Owners' notice shall be regarded as a new cancelling date for the purpose of this Clause.

4. Trading Limits
The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of suitable lawful merchandise within the trading limits indicated in Box 21.
Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.

5. Surveys
Survey on Delivery and Re-delivery. – The Owners and Charterers shall each appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of delivery and re-delivery hereunder. The Owners shall bear all expenses of the On-Survey including loss of time, if any, and the Charterers shall bear all expenses of the Off-Survey including loss of time, if any, at the rate of hire per day or pro rata, also including in each case the cost of any docking and undocking, if required, in connection herewith.

6. Inspection
Inspection. – The Owners shall have the right at any time to inspect or survey the Vessel or instruct a duly authorised surveyor to carry out such survey on their behalf to ascertain the condition of the Vessel and satisfy themselves that the Vessel is being properly repaired and maintained. Inspection or survey in dry-dock shall be made only when the Vessel shall be in dry-dock for the Charterers' purpose. However, Owners shall have the right to require the Vessel to be dry-docked for inspection if Charterers are not docking her at normal classification intervals. The fees for such inspection or survey shall in the event of the Vessel being found to be in the condition provided in Clause 8 of this Charter be payable by the Owners and shall be paid by the Charterers only in the event of the Vessel being found to require repairs or maintenance in order to achieve the condition so provided. All time taken in respect of inspection, survey or repairs shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.
The Charterers shall also permit the Owners to inspect the Vessel's log books whenever requested and shall whenever required by the Owners furnish them with full information regarding any casualties or other accidents or damage to the Vessel. If required, the Charterers shall from time to time keep the Owners advised of the intended employment of the Vessel.

7. Inventories and Consumable Oil and Stores
A complete inventory of the Vessel's entire equipment, outfit, appliances and of all consumable stores on board the Vessel shall be made by the Charterers in conjunction with the Owners on delivery and again on re-delivery of the Vessel. The Charterers and the Owners respectively shall at the time of delivery and re-delivery take over and pay for all bunkers, lubricating oil, water and unbroached provisions, paints, oils, ropes and other consumable stores in the said Vessel at the then current market prices at the ports of delivery and re-delivery, respectively.

8. Maintenance and Operation
(a) The Vessel shall during the Charter period be in the full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect. The Charterers shall maintain the Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and, except as provided for in Clause 12 (i), they shall keep the Vessel with unexpired classification of the class indicated in Box 12 and with other required certificates in force at all times.
The Charterers to take immediate steps to have the necessary repairs done within a reasonable time failing which the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers without noting any protest and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.
Unless otherwise agreed, in the event of any improvement, structural changes or expensive new equipment becoming necessary for the continued operation of the Vessel by reason of new class requirements or by compulsory legislation costing more than 5 per cent. of the Vessel's marine insurance value as stated in Box 28, then the arbitrators under Clause 25 shall have power to re-negotiate this Contract in a reasonable way having regard, inter alia, to the length of the period remaining under the Charter and may decide the ratio in which the cost of compliance shall be shared between the parties concerned.
The Charterers are required to establish and maintain financial security or responsibility in respect of oil or other pollution damage as required by any government, including Federal, state or municipal or other division or authority thereof, to enable the Vessel, without penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or municipality in performance of this Charter without any delay. This obligation shall apply whether or not such requirements have been lawfully imposed by such government or division or authority thereof. The Charterers shall make and maintain all arrangements by bond or otherwise as may be necessary to satisfy such requirements at the Charterers' sole expense and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences whatsoever (including loss of time) for any failure or inability to do so.

TOVALOP SCHEME. *(Applicable to oil tank vessels only).* – The Charterers are required to enter the Vessel under the **TOVALOP SCHEME** or under any similar compulsory scheme upon delivery under this Charter and to maintain her so during the currency of this Charter.

(b) The Charterers shall at their own expense and by their own procurement man, victual, navigate, operate, supply, fuel and repair the Vessel whenever required during the Charter period and they shall pay all charges and expenses of every kind and nature whatsoever incidental to their use and operation of the Vessel under this Charter, including any foreign general municipality and/or state taxes. The Master, officers and crew of the Vessel shall be the servants of the Charterers for all purposes whatsoever, even if for any reason appointed by the Owners.
Charterers shall comply with the regulations regarding officers and crew in force in the country of the Vessel's registry and also with those of their own country.

(c) During the currency of this Charter, the Vessel shall retain her present name as indicated in Box 5 and shall remain under and fly the flag as indicated in Box 6. Provided, however, that the Charterers shall have the liberty to paint the Vessel in their own colours, install and display their funnel insignia and fly their own house flag. Painting and re-painting, instalment and re-instalment to be for the Charterers' account and time used thereby to count as time on hire.

(d) The Charterers shall make no structural changes in the Vessel or changes in the machinery, boilers, appurtenances or spare parts thereof without in each instance first securing the Owners' approval thereof. If the Owners so agree, the Charterers shall, if the Owners so require, restore the Vessel to its former condition before the termination of the Charter.

(e) The Charterers shall have the use of all outfit, equipment, and appliances on board the Vessel at the time of delivery, provided the same or their substantial equivalent shall be returned to the Owners on re-delivery in the same good order and condition as when received, ordinary wear and tear excepted. The Charterers shall from time to time during the Charter period replace such items of equipment as shall be so damaged or worn as to be unfit for use. Charterers are to procure that all repairs to or replacement of any damaged, worn or lost parts or equipment be effected in such manner (both as regards workmanship and quality of materials) as not to diminish the value of the Vessel. The Charterers have the right to fit additional equipment at their expense and risk but the Charterers shall remove such equipment at the end of the period if requested by the Owners.
Any equipment including radio equipment on hire on the Vessel at time of delivery shall be kept and maintained by the Charterers and the Charterers shall assume the obligations and liabilities of the Owners under any lease contracts in connection therewith and shall reimburse the Owners for all expenses incurred in connection therewith, also for any new equipment required in order to comply with radio regulations.

(f) The Charterers shall dry-dock the Vessel and clean and paint her underwater parts whenever the same may be necessary, but not less than once in every eighteen calendar months after delivery unless otherwise agreed in Box 26.

9. Hire
(a) The Charterers shall pay to the Owners for the hire of the Vessel at the lump sum per calendar month as indicated in Box 23 commencing on and from the date and hour of her delivery to the Charterers and at and after the agreed lump sum for any part of a month. Hire to continue until the date and hour when the Vessel is re-delivered by the Charterers to her Owners.

(b) Payment of Hire, except for the first and last month's Hire, if sub-clause (c) of this Clause is applicable, shall be made in cash without discount every month in advance on the first day of each month in the currency and in the manner indicated in Box 24 and at the place mentioned in Box 25.

(c) Payment of Hire for the first and last month's Hire if less than a full month shall be calculated proportionally according to the number of days in the particular calendar month and advance payment be effected accordingly.

(d) Should the Vessel be lost or missing, Hire to cease from the date and time when she was lost or last heard of. Any Hire paid in advance to be adjusted accordingly.

(e) In default of payment beyond a period of seven running days the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and

without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers under the Charter.

(f) Any delay in payment of Hire shall entitle the Owners to an interest of 10 per cent. per annum.

10. Mortgage

Owners warrant that they have not effected any mortgage of the Vessel unless otherwise indicated in Box 27. Owners hereby undertake not to effect any (other) mortgage of the Vessel without Charterers' prior approval. Any mortgage approved by Charterers hereunder is herein referred to as an "approved mortgage" and any mortgagee under an approved mortgage is herein referred to as an "approved mortgagee".

11. Insurance and Repairs

(a) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by Charterers at their expense against marine, war and Protection and Indemnity risks in such form as Owners shall in writing approve, which approval shall not be unreasonably withheld. Such marine, war and P. and I. insurances shall be arranged by Charterers to protect the interests of both Owners and Charterers and "approved mortgagees" (if any), and Charterers shall be at liberty to protect under such insurances the interests of any managers they may appoint. All insurance policies shall be in the joint names of Owners and Charterers as their interests may appear.
If the Charterers fail to arrange and keep any of the insurances provided for under the provisions of sub-clause (a) above in the manner described therein, Owners shall notify Charterers whereupon Charterers shall rectify the position within seven running days, failing which Owners shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers.
The Charterers shall, subject to the approval of the Owners and the Underwriters, effect all insured repairs and shall undertake settlement of all costs in connection with such repairs as well as insured charges, expenses and liabilities (reimbursement to be secured by the Charterers from the Underwriters) to the extent of coverage under the insurances herein provided for.
The Charterers also to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.
All time used for repairs under the provisions of sub-clause (a) of this Clause and for repairs of latent defects according to Clause 1 above including any deviation shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.

(b) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties, such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 29 and Box 30, respectively. Owners or Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the insurers of any such required insurance in any case where the consent of such insurers is necessary.

(c) Should the Vessel become an actual or constructive total loss under the insurances required under sub-clause (a) of this Clause, all insurance payments for such loss shall be paid to Owners, who shall distribute the moneys between themselves and Charterers according to their respective interests.

(d) Owners shall upon the request of Charterers, promptly execute such documents as may be required to enable Charterers to abandon the Vessel to insurers and claim a constructive total loss.

(e) For the purpose of insurance coverage against marine and war risks under the provisions of sub-clause (a) of this Clause, the value of the Vessel is the sum indicated in Box 28.

12. Insurance, Repairs and Classification

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 28, in which event Clause 11 shall be considered deleted).

(a) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the Owners at their expense against marine and war risks under the form of policy or policies attached hereto. The Owners and/or insurers shall not have any right of recovery or subrogation against the Charterers on account of loss of or any damage to the Vessel or her machinery or appurtenances covered by such insurance, or on account of payments made to discharge claims against or liabilities of the Vessel or Owners covered by such insurance. All insurance policies shall be in the joint names of Owners and Charterers as their interests may appear.

(b) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against Protection and Indemnity risks in such form as Owners shall in writing approve which approval shall not be unreasonably withheld. If the Charterers fail to arrange and keep any of the insurances provided for under the provisions of sub-clause (b) in the manner described therein, Owners shall notify Charterers whereupon Charterers shall rectify the position within seven running days, failing which Owners shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers.

(c) In the event that any act or negligence of the Charterers shall vitiate any of the insurance herein provided, the Charterers shall pay to the Owners all losses and indemnify the Owners against all claims and demands which would otherwise have been covered by such insurance.

(d) The Charterers shall, subject to the approval of the Owners or Owners' Underwriters, effect all insured repairs, and the Charterers shall undertake settlement of all miscellaneous expenses in connection with such repairs as well as all insured charges, expenses and liabilities, to the extent of coverage under the insurances provided for under the provisions of sub-clause (a) of this Clause. Charterers to be secured reimbursement through Owners' Underwriters for such expenditures upon presentation of accounts.

(e) The Charterers to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.

(f) All time used for repairs under the provisions of sub-clause (d) and (e) of this Clause and for repairs of latent defects according to Clause 1 above, including any deviation, shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.
The Owners shall not be responsible for any expenses as are incident to the use and operation of the Vessel for such time as may be required to make such repairs.

(g) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 29 and Box 30, respectively. Owners or Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the Insurers of any such required insurance in any case where the consent of such Insurers is necessary.

(h) Should the Vessel become an actual or constructive total loss under the insurances required under sub-clause (a) of this Clause, all insurance payments for such loss shall be paid to Owners, who shall distribute the moneys between themselves and Charterers according to their respective interests.

(i) If the Vessel becomes an actual total loss or a constructive total loss under the insurances arranged by Owners in accordance with sub-clause (a) of this Clause, this Charter shall terminate as of the date of the casualty giving rise to such loss.

(j) Charterers shall upon the request of Owners, promptly execute such documents as may be required to enable Owners to abandon the Vessel to Insurers and claim a constructive total loss.

(k) For the purpose of insurance coverage against marine and war risks under the provisions of sub-clause (a) of this Clause, the value of the Vessel is the sum indicated in Box 28.

(l) Notwithstanding anything contained in Clause 8 (a), it is agreed that under the provisions of Clause 12, if applicable, the Owners shall keep the Vessel with unexpired classification in force at all times during the Charter period.

13. Re-delivery

The Charterers shall at the expiration of the Charter period redeliver the Vessel at a safe and ice-free port as indicated in Box 18.
The Charterers shall give the Owners not less than 30 days' preliminary and not less than 14 days' definite notice of expected date, range of ports or port of re-delivery. Any changes thereafter in Vessel's position shall be notified immediately to Owners.
Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter.
The Vessel shall be re-delivered to the Owners in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted.
The Vessel upon re-delivery shall have her survey cycles up to date and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 14.

14. Non-Lien

Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel.
The Charterers further agree to fasten to the Vessel in a conspicuous place and to keep so fastened during the Charter period a notice reading as follows: –

"This Vessel is the property of (name of Owners). It is under charter to (name of Charterers) and by the terms of the Charter Party neither the Charterers nor the Master have any right, power or authority to create, incur or permit to be imposed on the Vessel any lien whatsoever."

Charterers shall indemnify and hold Owners harmless against any lien of whatsoever nature arising upon the Vessel during the Charter period while she is under the control of Charterers, and against any claims against Owners arising out of the operation of the Vessel by Charterers or out of any neglect of Charterers in relation to the Vessel or the operation thereof. Should the Vessel be arrested by reason of claims or liens arising out of her operation hereunder by Charterers, Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their own expense put up bail to secure release of the Vessel.

15. Owners' Lien

The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.

16. Salvage

All salvage and towage shall be for the Charterers' benefit and the cost of repairing damage occasioned thereby shall be borne by the Charterers.

17. Wreck Removal

In the event of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation the Charterers shall indemnify the Owners against any sums whatsoever which the Owners shall become liable to pay and shall pay in consequence of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation.

18. General Average

General Average, if any, shall be adjusted according to the York-Antwerp Rules 1974 or any subsequent modification thereof current at the time of the casualty.
The Charter Hire not to contribute to General Average.

19. Assignment and Sub-Demise

The Charterers shall not assign this Charter Party nor sub-demise the Vessel except with the prior consent in writing of the Owners which shall not be unreasonably withheld and subject to such terms and conditions as the Owners shall approve.

PART II
"BARECON 'A'" Standard Bareboat Charter

20. Bills of Lading
The Charterers are to procure that all Bills of Lading issued for carriage of goods under this Charter shall contain a Paramount Clause incorporating any legislation relating to Carrier's liability for cargo compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the Bills of Lading shall incorporate the British Carriage of Goods by Sea Act. The Bills of Lading shall also contain the amended New Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.

The Charterers agree to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, Officers or Agents signing Bills of Lading or other documents.

21. Bank Guarantee
The Charterers undertake to furnish, before delivery of the Vessel, a first class bank guarantee or bond in the sum and at the place as indicated in Box 26 as guarantee for full performance of their obligations under this Charter.

(Optional, only to apply if Box 26 filled in).

22. Requisition/Acquisition
(a) In the event of the Requisition for Hire of the Vessel by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Requisition for Hire") irrespective of the date during the Charter period when "Requisition for Hire" may occur and irrespective of the length thereof and whether or not it be for an indefinite or a limited period of time, and irrespective of whether it may or will remain in force for the remainder of the Charter period, this Charter Party shall not be deemed thereby or thereupon to be frustrated or otherwise terminated and the Charterers shall continue to pay the stipulated hire in the manner provided by this Charter until the time when the Charter Party would have terminated pursuant to any of the provisions hereof always provided however that in the event of "Requisition for Hire" any Requisition Hire or compensation received or receivable by the Owners shall be payable to the Charterers during the remainder of the Charter period or the period of the "Requisition for Hire" whichever be the shorter.
The Hire under this Contract shall be payable to the Owners from the same time as the Requisition Hire is payable to the Charterers.

(b) In the event of the Owners being deprived of their ownership in the Vessel by any Compulsory Acquisition of the Vessel or requisition for title by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Compulsory Acquisition"), then, irrespective of the date during the Charter period when "Compulsory Acquisition" may occur, this Charter shall be deemed terminated as of the date of such "Compulsory Acquisition". In such event Charter Hire to be considered as earned and to be paid up to the date and time of such "Compulsory Acquisition".

23. War
(a) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war, hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.

(b) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.

(c) In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries: the United Kingdom, the United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China or in the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war (whether there be a declaration of war or not), hostilities, warlike operations, revolution, or civil commotion preventing Vessel's normal trading either the Owners or the Charterers may cancel this Charter, whereupon the Charterers shall re-deliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 13, if she has cargo on board after discharge thereof at destination or if debarred under this Clause from reaching or entering it at a near open and safe port as directed by the Owners, or if she has no cargo on board, at the port at which she then is or if at sea at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with Clause 9 and except as aforesaid all other provisions of this Charter shall apply until re-delivery.

(d) If in compliance with the provisions of this Clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation.

24. Commission
The Owners to pay a commission at the rate indicated in Box 31 to the Brokers named in Box 31 on any hire paid under the Charter but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission.
Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

25. Law and Arbitration
This Charter shall be governed by the law of the country agreed in Box 33 (if Box 33 not filled in, English Law shall apply). Any dispute arising out of this Charter shall be referred to arbitration in London or at the place agreed in Box 34, as the case may be, the dispute being settled by a single Arbitrator to be appointed by the parties hereto. If the parties cannot agree upon the appointment of the single Arbitrator the dispute shall be settled by three Arbitrators, each party appointing one Arbitrator, the third being appointed by the Arbitrators of the parties. If the Arbitrators fail to agree on the appointment of the third Arbitrator, such appointment shall be made by The Baltic and International Maritime Conference in Copenhagen. If either of the appointed Arbitrators refuses or is incapable of acting, the party who appointed him shall appoint a new Arbitrator in his place.
If one party fails to appoint an Arbitrator – either originally or by way of substitution – for two weeks after the other party having appointed his Arbitrator has sent the party making default notice by mail, cable or telex to make the appointment, The Baltic and International Maritime Conference shall, after application from the party having appointed his Arbitrator, also appoint an Arbitrator on behalf of the party making default.
The award rendered by the Arbitration Court shall be final and binding upon the parties and may if necessary be enforced by the Court or any other competent authority in the same manner as a judgement in the Court of Justice.

PART III
"BARECON 'A'" Standard Bareboat Charter

HIRE/PURCHASE AGREEMENT

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 35)

26. On expiration of this Charter and provided Charterers have fulfilled their obligations according to Parts I and II, it is agreed, that on payment of the last month's hire instalment as per Clause 9 the Charterers have purchased the Vessel with everything belonging to her and the Vessel is fully paid for.
If the payment of the instalment due is delayed for less than 7 running days or for a reason beyond Charterers' control, the right of withdrawal under the terms of Clause 9 (e) of Part II shall not be exercised. However, any delay in payment of the instalment due shall entitle the Owners to an interest of 10 per cent. per annum.

27. In the following paragraphs the Owners are referred to as the Sellers and the Charterers as the Buyers.

28. The Vessel shall be delivered by the Sellers and taken over by the Buyers on expiration of the Charter.

29. The Sellers guarantee that the Vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any debts whatsoever other than those arising from anything done or not done by the Buyers or any existing mortgage agreed not to be paid off by the time of delivery. Should any claims, which have been incurred prior to the time of delivery be made against the Vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims to the extent it can be proved that Sellers are responsible for such claims. Any taxes, notarial, consular and other charges and expenses connected with the purchase and registration under Buyers' flag, shall be for Buyers' account. Any taxes, consular and other charges and expenses connected with closing of the Sellers' register, shall be for Sellers' account.
In exchange for payment of the last month's hire instalment the Sellers shall furnish the Buyers with a Bill of Sale duly attested and legalized, together with a certificate setting out the registered encumbrances, if any. On delivery of the Vessel the Sellers shall provide for deletion of the Vessel from the Ship's Register and deliver a certificate of deletion to the Buyers.
The Sellers shall, at the time of delivery, hand to the Buyers all classification certificates (for hull, engines, anchors, chains, etc.), as well as all plans which may be in Sellers' possession.

30. The Wireless Installation and Nautical Instruments, unless on hire, shall be included in the sale without any extra payment.

31. The Vessel with everything belonging to her shall be at Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, subject to the conditions of this Contract and the Vessel with everything belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which the Sellers shall have no responsibility for possible faults or deficiencies of any description.

32. The Buyers undertake to pay for the repatriation of the Captain, Officers and other personnel if appointed by the Sellers to the port where the Vessel entered the Bareboat Charter as per Clause 1 (Part II) or to pay the equivalent cost for their journey to any other place.

Approved by the Documentary Committee of the Chamber of Shipping of the United Kingdom

Issued by The Documentary Council of The Baltic and International Maritime Conference in September, 1974.

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen

Shipbroker

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
STANDARD BAREBOAT CHARTER
TO BE USED FOR NEWBUILDING VESSELS FINANCED BY MORTGAGE
CODE NAME: "BARECON 'B' "
PART I

	2. Place and date
3. Owners (Lessors) / Place of business	4. Charterers (Lessees) / Place of business
5. Type of Vessel (motor or steam, dry-cargo, tank, reefer or passenger)	6. Total dw. (estimated) in tons of 2,240 lbs. on summer freeboard
7. Class (Cl. 9)	8. GRT/NRT (estimated) / 9. Flag & country of registry (Cl. 9)
10. Name and place of Builders	11. Vessel's Yard Building No. / 12. Date of Building Contract
13. Further particulars of Vessel (also indicate minimum number of months' validity of class certificates agreed acc. to Cl. 13)	
14. Place of delivery (Cl. 2)	15. Port of re-delivery (Cl. 13)
16. Trading limits (Cl. 5)	
17. Charter period	18. Charter hire (Cl. 10)
19. Currency and method of payment (Cl. 10)	20. Place of payment; also state beneficiary and bank account (Cl. 10)
21. Mortgage (state date of Deed of Covenant and also name of Mortgagee / place of business) (Cl. 11)	22. Bank guarantee/bond (sum and place) (Cl. 21, optional)
23. Additional insurance cover for Owners' account limited to (Cl. 12)	24. Additional insurance cover for Charterers' account limited to (Cl. 12)
25. Frequency of dry-docking if other than stated in Cl. 9	26. Brokerage Commission and to whom payable (Cl. 24)
27. Applicable law (Cl. 25) / 28. Place of arbitration (Cl. 25)	
29. Hire/purchase agreement (state if Part III applies (optional))	30. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed

PREAMBLE. – It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict. It is further mutually agreed that Part III shall only apply and shall only form part of this Charter if expressly agreed and stated in Box 29. If Part III applies it is further mutually agreed that in the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I and Part II shall prevail over those of Part III to the extent of such conflict.

Signature (Owners (Lessors))	Signature (Charterers (Lessees))

Printed and sold by Fr. G. Knudtzon Ltd., 67, Toldbodgade, Copenhagen,
by authority of The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen

PART II

"BARECON 'B'" STANDARD BAREBOAT CHARTER

To Be Used for Newbuilding Vessels Financed by Mortgage

1. Specifications and Building Contract

(a) The Vessel shall be constructed in accordance with the Building Contract (hereafter called "the Building Contract") as annexed to this Charter, made between the Builders and the Owners and in accordance with the specifications and plans annexed thereto, such Building Contract, specifications and plans having been countersigned as approved by the Charterers.

(b) No change shall be made in the Building Contract or in the specifications or plans of the Vessel as approved by the Charterers as aforesaid, without the Charterers' consent.

(c) The Charterers shall have the right to send their representative to the Builders' Yard to inspect the Vessel during the course of her construction to satisfy themselves that construction is in accordance with such approved specifications and plans as referred to under sub-clause (a) of this Clause.

(d) The Vessel shall be built in accordance with the Building Contract and shall be of the description set out therein provided nevertheless that Charterers shall be bound to accept the Vessel from Owners on the date of delivery by the Builders as having been completed and constructed in accordance with the Building Contract and the Charterers undertake that after having so accepted the Vessel they will not thereafter raise any claims against the Owners in respect of Vessel's performance or specification or defects if any except that in respect of any repair or replacement of any defects which appear within the first 12 months from delivery Owners shall use their best endeavours to recover any expenditure incurred in remedying such defects from the Builders, but shall only be liable to Charterers to the extent Owners have a valid claim against the Builders under the guarantee clause of the Building Contract (a copy whereof has been supplied to the Charterers) provided that Charterers shall be bound to accept such sums as Owners are able to recover under this clause and shall make no claim upon Owners for any difference between the amounts so recovered and the actual expenditure incurred on repairs or replacements or for any loss of time incurred thereby.

2. Time and Place of Delivery

(a) Subject to the Vessel having completed her acceptance trials including trials of cargo equipment in accordance with the Building Contract and specifications to the satisfaction of the Charterers, the Owners shall give and the Charterers shall take delivery of the Vessel afloat when ready for delivery at the Builders' Yard or some other safe and readily accessible dock, wharf or place to be agreed between the parties hereto and the Builders as may be indicated in Box 14. Under the Building Contract the Builders have estimated that the Vessel will be ready for delivery to the Owners as therein provided but the delivery date for the purpose of this Charter Party shall be the date when the Vessel is in fact ready for delivery by the Builders after completion of trials whether that be before or after as indicated in the Building Contract. Notwithstanding the foregoing the Charterers shall not be obliged to take delivery of the Vessel until she has been classed and documented as provided in this Charter Party and free for transfer to the flag she has to fly. Subject as aforesaid the Charterers shall not be entitled to refuse acceptance of delivery of the Vessel and upon and after such acceptance the Charterers shall not be entitled to make any claim against the Owners in respect of any warranties, whether expressed or implied, as to the seaworthiness of the Vessel or in respect of delay in delivery or otherwise howsoever.

(b) If for any reason other than a default by the Owners under the Building Contract, the Builders become entitled under that Contract not to deliver the Vessel to the Owners, the Owners shall upon giving to the Charterers written notice of Builders becoming so entitled, be excused from giving delivery of the Vessel to the Charterers and upon receipt of such notice by the Charterers this Charter Party shall cease to have effect.

(c) If for any reason the Owners become entitled under the Building Contract to reject the Vessel the Owners shall, before exercising such right of rejection, consult the Charterers and thereupon

i) if the Charterers do not wish to take delivery of the Vessel they shall inform the Owners within seven (7) days by notice in writing and upon receipt by the Owners of such notice this Charter Party shall cease to have effect; or

ii) if the Charterers wish to take delivery of the Vessel they may by notice in writing within seven (7) days require the Owners to negotiate with the Builders as to the terms on which delivery should be taken and/or refrain from exercising their right to rejection and upon receipt of such notice the Owners shall commence such negotiations and/or take delivery of the Vessel from the Builders and deliver her to the Charterers;

iii) in no circumstances shall Charterers be entitled to reject the Vessel unless Owners are able to reject the Vessel from the Builders;

iv) if this Charter terminates under sub-clause (b) or (c) of this Clause, Owners shall thereafter not be liable to Charterers for any claim under or arising out of this Charter or its termination.

3. Guarantee Survey

If not agreed otherwise herein Charterers to place the Vessel at the disposal of the Owners for the guarantee works to be performed as per Building Contract terms, and Hire to continue during the period of Guarantee Survey.

4. Name of Vessel

The name of the Vessel shall be mutually agreed between the Owners and the Charterers and the Vessel shall be painted in the colours, display the funnel insignia and fly the house flag as the Charterers may require.

5. Trading Limits

The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of suitable lawful merchandise, within the trading limits indicated in Box 16.

The Charterers undertake not to employ the Vessel or suffer the Vessel to be employed otherwise than in conformity with the terms of the instruments of insurance (including any warranties expressed or implied therein) without first obtaining the consent to such employment of the Insurers and complying with such requirements as to extra premium or otherwise as the Insurers may prescribe. The Charterers also undertake not to employ the Vessel or suffer her employment in any trade or business which is forbidden by the law of any country to which the Vessel may sail or is otherwise illicit or in carrying illicit or prohibited goods or in any manner whatsoever which may render her liable to condemnation in a Prize Court or to destruction, seizure or confiscation.

Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' / Insurers' prior approval has been obtained to loading thereof.

6. Survey

Survey on Re-delivery. – The Owners and Charterers shall each appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of her re-delivery. The Charterers shall bear all expenses of the Off-Survey including loss of time, if any, at the rate of hire per day or pro rata, also including the cost of any docking and undocking, if required, in connection herewith.

7. Inspection

Inspection. – The Owners shall have the right at any time to inspect or survey the Vessel or instruct a duly authorised surveyor to carry out such survey on their behalf to ascertain the condition of the Vessel and satisfy themselves that the Vessel is being properly repaired and maintained. Inspection or survey in dry-dock shall be made only when the Vessel shall be in dry-dock for the Charterers' purpose. However, Owners shall have the right to require the Vessel to be dry-docked for inspection if Charterers are not docking her at normal classification intervals. The fees for such inspection or survey shall in the event of the Vessel being found to be in the condition provided in Clause 9 of this Charter be payable by the Owners and shall be paid by the Charterers only in the event of the Vessel being found to require repairs or maintenance in order to achieve the condition so provided. All time taken in respect of inspection, survey or repairs shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.

The Charterers shall permit the Mortgagee by surveyors or other persons appointed by him on his behalf to board the Vessel at all reasonable times for the purpose of inspecting her condition or for the purpose of satisfying themselves in regard to proposed or executed repairs and to afford all proper facilities for such inspections.

The Charterers shall also permit the Owners to inspect the Vessel's log books whenever requested and shall furnish Owners as well as Mortgagee with full information regarding any casualties or other accidents or damage to the Vessel. If required, the Charterers shall from time to time keep the Owners/Mortgagee advised of the intended employment of the Vessel.

8. Inventories and Consumable Oil and Stores

A complete inventory of the Vessel's entire equipment, outfit, appliances and of all consumable stores on board the Vessel shall be made by the Charterers in conjunction with the Owners on delivery and again on re-delivery of the Vessel. The Charterers and the Owners respectively shall at the time of delivery and re-delivery take over and pay for all bunkers, lubricating oil, water and unbroached provisions, paints, oils, ropes and other consumable stores in the said Vessel at the then current market prices at the ports of delivery and re-delivery, respectively.

9. Maintenance and Operation

(a) The Vessel shall during the Charter period be in the full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect. The Charterers shall maintain the Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and shall keep the Vessel with unexpired classification of the class indicated in Box 7 and with other required certificates in force at all times. The Charterers undertake to submit the Vessel regularly to periodical or other service as required for classification purposes.

The Charterers to take immediate steps to have the necessary repairs done within a reasonable time failing which the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers without noting any protest and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.

Unless otherwise agreed, in the event of any improvement, structural changes or expensive new equipment becoming necessary for the continued operation of the Vessel by reason of new class requirements or by compulsory legislation costing more than 5 per cent. of the Vessel's cost price under the Building Contract, then, subject to Mortgagee's approval, the arbitrators under Clause 25 shall have power to re-negotiate this Contract in a reasonable way having regard, inter alia, to the length of the period remaining under the Charter and may decide the ratio in which the cost of compliance shall be shared between the parties concerned.

The Charterers are required to establish and maintain financial security or responsibility in respect of oil or other pollution damage as required by any government, including Federal, state or municipal or other division or authority thereof, to enable the Vessel, without penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or municipality in performance of this Charter without any delay. This obligation shall apply whether or not such requirements have been lawfully imposed by such government or division or authority thereof. The Charterers shall make and maintain all arrangements by bond or otherwise as may be necessary to satisfy such requirements at the Charterers' sole expense and the Charterers shall in-

PART II

"BARECON 'B'" STANDARD BAREBOAT CHARTER

To Be Used for Newbuilding Vessels Financed by Mortgage

demnify the Owners against all consequences whatsoever (including loss of time) for any failure or inability to do so.

TOVALOP SCHEME. *(Applicable to oil tank vessels only).* – The Charterers are required to enter the Vessel under the **TOVALOP SCHEME** or under any similar compulsory scheme upon delivery under this Charter and to maintain her so during the currency of this Charter.

(b) **The Charterers** shall at their own expense and by their own procurement man, victual, navigate, operate, supply, fuel and repair the Vessel whenever required during the Charter period and they shall pay all charges and expenses of every kind and nature whatsoever incidental to their use and operation of the Vessel under this Charter, including any foreign general municipality and/or state taxes. The Master, officers and crew of the Vessel shall be the servants of the Charterers for all purposes whatsoever, even if for any reason appointed by the Owners.
Charterers shall comply with the regulations regarding officers and crew in force in the country of the Vessel's registry and also with those of their own country.
The Charterers are to ensure that the Master, officers and crew are being regularly paid and that the Master has no claim for disbursements other than those incurred in the ordinary course of trading.

(c) During the currency of this Charter, the Vessel shall retain the name as agreed between Owners and Charterers under Clause 4 and shall remain under and fly the flag as indicated in Box 9. Provided, however, that the Charterers shall have the liberty to paint the Vessel in their own colours, install and display their funnel insignia and fly their own house flag. Painting and re-painting, instalment and re-instalment to be for the Charterers' account and time used thereby to count as time on hire.

(d) The Charterers shall make no structural changes in the Vessel or changes in the machinery, boilers, appurtenances or spare parts thereof without in each instance first securing the Owners' approval thereof. If the Owners so agree, the Charterers shall, if the Owners so require, restore the Vessel to its former condition before the termination of the Charter.

(e) The Charterers shall have the use of all outfit, equipment, and appliances on board the Vessel at the time of delivery, provided the same or their substantial equivalent shall be returned to the Owners on re-delivery in the same good order and condition as when received, ordinary wear and tear excepted. The Charterers shall from time to time during the Charter period replace such items of equipment as shall be so damaged or worn as to be unfit for use. Charterers are to procure that all repairs to or replacement of any damaged, worn or lost parts or equipment be effected in such manner (both as regards workmanship and quality of materials) as not to diminish the value of the Vessel. The Charterers have the right to fit additional equipment at their expense and risk but the Charterers shall remove such equipment at the end of the period if requested by the Owners.
Any equipment including radio equipment on hire on the Vessel at time of delivery shall be kept and maintained by the Charterers and the Charterers shall assume the obligations and liabilities of the Owners under any lease contracts in connection therewith and shall reimburse the Owners for all expenses incurred in connection therewith, also for any new equipment required in order to comply with radio regulations.

(f) The Charterers shall dry-dock the Vessel and clean and paint her underwater parts whenever the same may be necessary, but not less than once in every eighteen calendar months after delivery unless otherwise agreed in Box 25.

10. Hire

(a) The Charterers shall pay to the Owners for the hire of the Vessel at the lump sum per calendar month as indicated in Box 18 commencing on and from the date and hour of her delivery to the Charterers and at and after the agreed lump sum for any part of a month. Hire to continue until the date and hour when the Vessel is re-delivered by the Charterers to her Owners.

(b) Until the Mortgagee under the terms of the Deed of Covenant annexed to this Charter directs to the contrary, payment of hire, except for the first and last month's Hire if sub-clause (c) of this Clause is applicable, shall be made to the Owners in cash without discount every month in advance on the first day of each month in the currency and in the manner indicated in Box 19 and at the place mentioned in Box 20.

(c) Payment of Hire for the first and last month's Hire if less than a full month shall be calculated proportionally according to the number of days in the particular calendar month and advance payment be effected accordingly.

(d) Should the Vessel be lost or missing, Hire to cease from the date and time when she was lost or last heard of. Any Hire paid in advance to be adjusted accordingly.

(e) In default of payment beyond a period of seven running days the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers under the Charter.

(f) Any delay in payment of Hire shall entitle the Owners to an interest of 10 per cent. per annum.

11. Mortgage

The Newbuilding Vessel to be chartered under this Charter is financed by a Mortgage according to the Deed of Covenant annexed to this Charter. By their countersignature on the Deed of Covenant the Charterers undertake to have acquainted themselves with all terms, conditions and provisions of the said Deed of Covenant. The Charterers undertake that they will comply with all such instructions or directions in regard to the employment, insurances, repairs and maintenance of the Vessel etc. as laid down in the Deed of Covenant or as may be directed by the Mortgagee from time to time during the currency of the Charter.
The Owners undertake not to create a second Mortgage or Charge without the prior consent of the Mortgagee and Charterers.

12. Insurance and Repairs

(a) The Charterers will cause to be maintained at their own expense such hull and machinery insurance, war risks insurance, P. and I. insurance, crews' insurance, and/or other insurances, in such amounts and with such insurers and upon such terms as are required to be maintained by the Owners in accordance with the Deed of Covenant and will furnish to the Owners and to the Mortgagee such reports of insurance brokers and other documents as are required thereby. All insurance, including policies, cover notes and other evidence thereof, shall be payable as required or permitted by the Mortgagee.
Unless otherwise required by the Mortgagee by notice to the Underwriters, although the foregoing insurance is payable to the Mortgagee, (i) any loss under any insurance on the Vessel with respect to protection and indemnity risks may be paid directly to the Charterers to reimburse them for any loss, damage or expense incurred by them and covered by such insurance, or to the person to whom any liability covered by such insurance has been incurred, and (ii) in the case of any loss (other than a loss covered by (i) above or by the next paragraph of this Clause) under any insurance with respect to the Vessel involving any damage to the Vessel, the Underwriters may pay directly for the repair, salvage or other charges involved, or, if the Charterers or Owners shall have first fully repaired the damage or paid all of the salvage or other charges, may pay the Charterers or Owners, as the case may be, as reimbursement therefor, provided, however, that if such damage involved a loss in excess of the major casualty figure stated in the Deed of Covenant the Underwriters shall not make such payment without first obtaining the written consent thereto of the Mortgagee.
All sums payable to the Owners by the Underwriters under the terms of the Deed of Covenant shall be payable to the Owners for distribution between themselves and the Charterers as their interests may appear.
In the event that the Mortgage shall have been discharged as of record, all insurance shall be payable to the Owners and the Owners shall distribute all sums received by them thereunder to Owners and Charterers according to their interests.
The Charterers shall deliver to the Mortgagee, whenever so requested by the Mortgagee, the originals of all covernotes, binders and policies for the purpose of inspection or safe-keeping or shall, if the Mortgage shall have been discharged, deliver same to the Owners.
The Charterers agree that they will not engage in or permit or willingly allow to be done any act by which any insurance may be suspended, impaired or cancelled, and that they will not permit or allow the Vessel to undertake any voyage or transmit any cargo which may not be permitted by the policies in force without having insured the Vessel by additional coverage to extend to such voyages, risks or cargoes.
All time used for repairs under the provisions of sub-clause (a) of this Clause and for guarantee works to be performed including any deviation shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.

(b) In the event that any of the insurance hereinbefore provided for shall not, by reason of any act, omission, or negligence of the Charterers, be kept in full force and effect, the Charterers shall indemnify and hold harmless the Owners against losses, claims and demands (including any right of the Mortgagee to reimbursement under the terms of the Deed of Covenant) to the same extent as the Owners would have been indemnified by such insurance if it had been kept in full force and effect. The Charterers shall also indemnify and hold harmless the Owners against any and all losses, claims and demands to the extent they are not recoverable under such insurance solely because of a deductible franchise or average provision therein and to the extent that proceeds of insurance collections from Underwriters are reduced by any customary brokers' collecting commission.
Notwithstanding anything contained in the first paragraph of sub-clause (b), if the Charterers fail to arrange and keep any of the insurances provided for under the provisions of sub-clause (a) above in the manner described therein, the Owners shall notify the Charterers whereupon Charterers shall rectify the position within seven running days failing which the Owners shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers.

(c) Should the Vessel become an actual or constructive or compromised or arranged total loss under the insurances required under sub-clause (a) of this Clause, all insurance payments for such loss shall be paid to the Mortgagee in the manner described in the Deed of Covenant, who shall distribute the moneys between themselves, the Owners and Charterers according to their respective interests. The Charterers undertake to notify the Owners and the Mortgagee of any occurrences in consequence of which the Vessel is likely to become a Total Loss as defined in this Clause.

(d) Nothing in this Clause shall prohibit the Charterers or the Owners from placing additional insurance, whether on their disbursement or on other interests in the venture provided (i) that such insurance shall not exceed the amount permitted by warranties or other conditions contained in the insurance required by sub-paragraph (a) of this Clause unless with the consent of the Underwriters of such required insurance and (ii) that the Charterers and/or the Owners, as the case may be, shall furnish the other party as well as the Mortgagee with particulars of any additional insurance effected which shall in any event be limited to the amount for each party set out in Box 23 and Box 24, respectively.

(e) Owners shall upon the request of Charterers, promptly execute such documents as may be required to enable Charterers to abandon the Vessel to Insurers and claim a constructive, compromised or arranged total loss, as the case may be.

(f) For the purpose of insurance coverage in respect of the insurances provided for under sub-clause (a) of this Clause, the value of the Vessel shall be such sum as directed and approved of by the Mortgagee in writing according to the Deed of Covenant.

13. Re-delivery

The Charterers shall at the expiration of the Charter period re-deliver the Vessel at a safe and ice-free port as indicated in Box 15.
The Charterers shall give the Owners not less than 30 days' preliminary and not less than 14 days' definite notice of expected date, range of ports or port of re-delivery. Any changes thereafter in Vessel's position shall be notified immediately to Owners.

PART II
"BARECON 'B' " STANDARD BAREBOAT CHARTER
To Be Used for Newbuilding Vessels Financed by Mortgage

Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter.
The Vessel shall be re-delivered to the Owners in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted.
The Vessel upon re-delivery shall have her survey cycles up to date and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 13.

14. Non-Lien

Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel or that of the Mortgagee according to the Deed of Covenant annexed to this Charter.
The Charterers further agree to fasten to the Vessel in a conspicuous place and to keep so fastened during the Charter period a notice reading as follows: –

"This Vessel is the property of (name of Owners). It is under charter to (name of Charterers) and by the terms of the Charter Party neither the Charterers nor the Master have any right, power or authority to create, incur or permit to be imposed on the Vessel any lien whatsoever."

If required by Mortgagee, the Charterers undertake to place a similar notice which takes care of Mortgagee's interests.
Charterers shall indemnify and hold Owners harmless against any lien of whatsoever nature arising upon the Vessel during the Charter period while she is under the control of Charterers, and against any claims against Owners arising out of the operation of the Vessel by Charterers or out of any neglect of Charterers in relation to the Vessel or the operation thereof. Should the Vessel be arrested by reason of claims or liens arising out of her operation hereunder by Charterers, Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their own expense put up bail to secure release of the Vessel.

15. Owners' Lien

The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.

16. Salvage

All salvage and towage shall be for the Charterers' benefit and the cost of repairing damage occasioned thereby shall be borne by the Charterers who undertake to keep Owners and Mortgagee duly informed of any occurrence in consequence of which the Vessel becomes involved in salvage and towage or any damage incurred as a result thereof.

17. Wreck Removal

In the event of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation the Charterers shall indemnify the Owners against any sums whatsoever which the Owners shall become liable to pay and shall pay in consequence of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation. The Charterers undertake to keep Owners and Mortgagee duly informed about any occurrence which may arise under the provisions of this Clause.

18. General Average

General Average, if any, shall be adjusted according to the York-Antwerp Rules 1974 or any subsequent modification thereof current at the time of the casualty.
The Charter Hire not to contribute to General Average.

19. Assignment and Sub-Demise

The Charterers shall not assign this Charter Party nor sub-demise the Vessel except with the prior consent in writing of the Owners and the Mortgagee which shall not be unreasonably withheld and subject to such terms and conditions as the Owners and the Mortgagee shall approve.

20. Bills of Lading

The Charterers are to procure that all Bills of Lading issued for carriage of goods under this Charter shall contain a Paramount Clause incorporating any legislation relating to Carrier's liability for cargo compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the Bills of Lading shall incorporate the British Carriage of Goods by Sea Act. The Bills of Lading shall also contain the amended New Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.
The Charterers agree to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, Officers or Agents signing Bills of Lading or other documents.

21. Bank Guarantee

The Charterers undertake to furnish, before delivery of the Vessel, a first class bank guarantee or bond in the sum and at the place as indicated in Box 22 as guarantee for full performance of their obligations under this Charter.
(Optional, only to apply if Box 22 filled in).

22. Requisition/Acquisition

(a) In the event of the Requisition for Hire of the Vessel by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Requisition for Hire") irrespective of the date during the Charter period when "Requisition for Hire" may occur and irrespective of the length thereof and whether or not it be for an indefinite or a limited period of time, and irrespective of whether it may or will remain in force for the remainder of the Charter period, this Charter Party shall not be deemed thereby or thereupon to be frustrated or otherwise terminated and the Charterers shall continue to pay the stipulated hire in the manner provided by this Charter Party until the time when the Charter Party would have terminated pursuant to any of the provisions hereof always provided however that in the event of "Requisition for Hire", any Requisition Hire or compensation received or receivable by the Owners shall be payable to the Charterers during the remainder of the Charter period or the period of the "Requisition for Hire" whichever be the shorter.
The Hire under this Contract shall be payable to the Owners from the same time as the Requisition Hire is payable to the Charterers.

(b) In the event of the Owners being deprived of their ownership in the Vessel by any Compulsory Acquisition of the Vessel or requisition for title by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Compulsory Acquisition"), then, irrespective of the date during the Charter period when "Compulsory Acquisition" may occur, this Charter shall be deemed terminated as of the date of such "Compulsory Acquisition". In such event Charter Hire to be considered as earned and to be paid up to the date and time of such "Compulsory Acquisition".

23. War

(a) The Vessel, unless the consent of the Insurers be first obtained and their requirements be complied with in the manner described in the Deed of Covenant annexed to this Charter, not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war, hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.

(b) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.

24. Commission

The Owners to pay a commission at the rate indicated in Box 26 to the Brokers named in Box 26 on any hire paid under the Charter but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission.
Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

25. Law and Arbitration

This Charter shall be governed by the law of the country agreed in Box 27 (If Box 27 not filled in, English law shall apply). Any dispute arising out of this Charter shall be referred to arbitration in London or at the place agreed in Box 28, as the case may be, the dispute being settled by a single Arbitrator to be appointed by the parties hereto. If the parties cannot agree upon the appointment of the single Arbitrator the dispute shall be settled by three Arbitrators, each party appointing one Arbitrator, the third being appointed by the Arbitrators of the parties. If the Arbitrators fail to agree on the appointment of the third Arbitrator, such appointment shall be made by The Baltic and International Maritime Conference in Copenhagen. If either of the appointed Arbitrators refuses or is incapable of acting, the party who appointed him shall appoint a new Arbitrator in his place.
If one party fails to appoint an Arbitrator – either originally or by way of substitution – for two weeks after the other party having appointed his Arbitrator has sent the party making default notice by mail, cable or telex to make the appointment, The Baltic and International Maritime Conference shall, after application from the party having appointed his Arbitrator, also appoint an Arbitrator on behalf of the party making default.
The award rendered by the Arbitration Court shall be final and binding upon the parties and may, if necessary, be enforced by the Court or any other competent authority in the same manner as a judgement in the Court of Justice.

PART III
"BARECON 'B'" STANDARD BAREBOAT CHARTER
To Be Used for Newbuilding Vessels Financed by Mortgage

HIRE/PURCHASE AGREEMENT

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 29).

26. On expiration of this Charter and provided Charterers have fulfilled their obligations according to Parts I and II, it is agreed, that on payment of the last month's hire instalment as per Clause 10 the Charterers have purchased the Vessel with everything belonging to her and the Vessel is fully paid for.
If the payment of the instalment due is delayed for less than 7 running days or for a reason beyond Charterers' control, the right of withdrawal under the terms of Clause 10 (e) of Part II shall not be exercised. However, any delay in payment of the instalment due shall entitle the Owners to an interest of 10 per cent. per annum.

27. In the following paragraphs the Owners are referred to as the Sellers and the Charterers as the Buyers.

28. The Vessel shall be delivered by the Sellers and taken over by the Buyers on expiration of the Charter.

29. The Sellers guarantee that the Vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any debts whatsoever other than those arising from anything done or not done by the Buyers or any existing Mortgage agreed not to be paid off by the time of delivery. Should any claims, which have been incurred prior to the time of delivery be made against the Vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims to the extent it can be proved that Sellers are responsible for such claims. Any taxes, notarial, consular and other charges and expenses connected with the purchase and registration under Buyers' flag, shall be for Buyers' account. Any taxes, consular and other charges and expenses connected with closing of the Sellers' register, shall be for Sellers' account.
In exchange for payment of the last month's hire instalment the Sellers shall furnish the Buyers with a Bill of Sale duly attested and legalized, together with a certificate setting out the registered encumbrances, if any. On delivery of the Vessel the Sellers shall provide for deletion of the Vessel from the Ship's Register and deliver a certificate of deletion to the Buyers.
The Sellers shall, at the time of delivery, hand to the Buyers all classification certificates (for hull, engines, anchors, chains, etc.), as well as all plans which may be in Sellers' possession.

30. The Wireless Installation and Nautical Instruments, unless on hire, shall be included in the sale without any extra payment.

31. The Vessel with everything belonging to her shall be at Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, subject to the conditions of this Contract and the Vessel with everything belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which the Sellers shall have no responsibility for possible faults or deficiencies of any description.

32. The Buyers undertake to pay for the repatriation of the Captain, Officers and other personnel if appointed by the Sellers to the port where the Vessel entered the Bareboat Charter as per Clause 2 (Part II) or to pay the equivalent cost for their journey to any other place.

First issued by
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen
in 1974 as "Barecon 'A'" and "Barecon 'B'"
Revised and amalgamated 1989

Adopted by
the Documentary Committee of The
Japan Shipping Exchange, Inc., Tokyo

Copyright, published by
The Baltic and International Maritime Council
(BIMCO), Copenhagen, September 1989

1. Shipbroker	THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO) STANDARD BAREBOAT CHARTER CODE NAME: "BARECON 89" PART I	
	2. Place and date	
3. Owners/Place of business	4. Bareboat charterers (Charterers)/Place of business	
5. Vessel's name, Call Sign and Flag (Cl. 9(f))		
6. Type of Vessel	7. GRT/NRT	
8. When/Where built	9. Total DWT (abt.) in metric tons on summer freeboard	
10. Class (Cl. 9)	11. Date of last special survey by the Vessel's classification society	
12. Further particulars of Vessel (also indicate minimum number of months' validity of class certificates agreeed acc. to Cl. 14)		
13. Port or Place of delivery (Cl. 2)	14. Time for delivery (Cl. 3)	15. Cancelling date (Cl. 4)
	16. Port or Place of redelivery (Cl. 14)	
17. Running days' notice if other than stated in Cl. 7	18. Frequency of dry-docking if other than stated in Cl. 9(f)	
19. Trading Limits (Cl. 5)		
20. Charter period	21. Charter hire (Cl. 10)	
22. Rate of interest payable acc. to Cl. 10(f) and, if applicable, acc. to PART IV	23. Currency and method of payment (Cl. 10)	

Draft Copy

Draft Copy

24. Place of payment; also state beneficiary and bank account (Cl. 10)	25. Bank guarantee/bond (sum and place) (Cl. 22) (optional)
26. Mortgage(s), if any, (state whether Cl. 11(a) or (b) applies; if 11(b) applies state date of Deed(s) of Covenant and name of Mortgagee(s)/Place of business) (Cl. 11)	27. Insurance (marine and war risks) (state value acc. to Cl. 12(f) or, if applicable, acc. to Cl. 13(k)) (also state of Cl. 13 applies)
28. Additional insurance cover, if any, for Owners' account limited to (Cl. 12(b)) or, if applicable, (Cl. 13(g))	29. Additional insurance cover, if any, for Charterers' account limited to (Cl. 12(b)) or, if applicable, (Cl. 13(g))
30. Latent defects (only to be filled in if period other than stated in Cl. 2)	31. War cancellation (indicate countries agreed) (Cl. 24)
32. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 25)	
33. Law and arbitration (state 26.1., 26.2., or 26.3. of Cl. 26 as agreed; if 26.3. agreed, also state place of arbitration) (Cl. 26)	34. Number of additional clauses covering special provisions, if agreed
35. Newbuilding Vessel (indicate with "yes" or "no" whether Part III applies) (optional)	36. Name of place of Builders (only to be filled in if Part III applies)
37. Vessel's Yard Building No. (only to be filled in if Part III applies)	38. Date of Building Contract (only to be filled in if Part III applies)
39. Hire/Purchase agreement (indicate with "yes" or "no" whether Part IV applies) (optional)	40. Bareboat Charter Registry (indicate with "yes" or "no" whether Part V applies) (optional)
41. Flag and Country of the Bareboat Charter Registry (only to be filled in if Part V applies)	42. Country of the Underlying Registry (only to be filled in if Part V applies)

Draft Copy

PREAMBLE. - It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further. It is further mutually agreed that PART III and/or PART IV and/or PART V shall only apply and shall only form part of this Charter if expressly agreed and stated in Boxes 35, 39 and 40. If PART III and/or PART IV and/or PART V apply, it is further mutually agreed that in the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and PART II shall prevail over those of PART III and/or PART IV and/or PART V to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)

PART II
"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

1. Definitions
In this Charter, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them:
"The Owners" shall mean the person or company registered as Owners of the Vessel.
"The Charterers" shall mean the Bareboat charterers and shall not be construed to mean a time charterer or a voyage charterer.

2. Delivery *(not applicable to newbuilding vessels)*
The Vessel shall be delivered and taken over by the Charterers at the port or place indicated in Box 13, in such ready berth as the Charterers may direct. The Owners shall before and at the time of delivery exercise due diligence to make the Vessel seaworthy and in every respect ready in hull, machinery and equipment for service under this Charter. The Vessel shall be properly documented at time of delivery.
The delivery to the Charterers of the Vessel and the taking over of the Vessel by the Charterers shall constitute a full performance by the Owners of all the Owners' obligations under Clause 2, and thereafter the Charterers shall not be entitled to make or assert any claim against the Owners on account of any conditions, representations or warranties expressed or implied with respect to the Vessel but the Owners shall be responsible for repairs or renewals occasioned by latent defects in the Vessel, her machinery or appurtenances, existing at the time of delivery under the Charter, provided such defects have manifested themselves within 18 months after delivery unless otherwise provided in Box 30.

3. Time for Delivery *(not applicable to newbuilding vessels)*
The Vessel to be delivered not before the date indicated in Box 14 unless with the Charterers' consent.
Unless otherwise agreed in Box 17, the Owners to give the Charterers not less than 30 running days' preliminary and not less than 14 days' definite notice of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery.
The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in the Vessel's position.

4. Cancelling *(not applicable to newbuilding vessels)*
Should the Vessel not be delivered latest by the cancelling date indicated in Box 15, the Charterers to have the option of cancelling this Charter without prejudice to any claim the Charterers may otherwise have on the Owners under the Charter.
If it appears that the Vessel will be delayed beyond the cancelling date, the Owners shall, as soon as they are in a position to state with reasonable certainty the day on which the Vessel should be ready, give notice thereof to the Charterers asking whether they will exercise their option of cancelling, and the option must then be declared within one hundred and sixty-eight (168) hours of the receipt by the Charterers of such notice. If the Charterers do not then exercise their option of cancelling, the seventh day after the readiness date stated in the Owners' notice shall be regarded as a new cancelling date for the purpose of this Clause.

5. Trading Limits
The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of suitable lawful merchandise within the trading limits indicated in Box 19.
The Charterers undertake not to employ the Vessel or suffer the Vessel to be employed otherwise than in conformity with the terms of the instruments of insurance (including any warranties expressed or implied therein) without first obtaining the consent to such employment of the Insurers and complying with such requirements as to extra premium or otherwise as the Insurers may prescribe. If required, the Charterers shall keep the Owners and the Mortgagees advised of the intended employment of the Vessel.
The Charterers also undertake not to employ the Vessel or suffer her employment in any trade or business which is forbidden by the law of any country to which the Vessel may sail or is otherwise a carrier of contraband or prohibited goods or in any manner whatsoever which may render her liable to condemnation, destruction, seizure or confiscation.
Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.

6. Surveys *(not applicable to newbuilding vessels)*
Survey on Delivery and Redelivery - The Owners and Charterers shall each appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of delivery and redelivery hereunder. The Owners shall bear all expenses of the On-Survey including loss of time, if any, and the Charterers shall bear all expenses of the Off-Survey including loss of time, if any, at the rate of hire per day or pro rata, also including in each case the cost of any docking and undocking, if required, in connection herewith.

7. Inspection
Inspection - The Owners shall have the right at any time to inspect or survey the Vessel or instruct a duly authorised surveyor to carry out such survey on their behalf to ascertain the condition of the Vessel and satisfy themselves that the Vessel is being properly repaired and maintained. Inspection or survey in dry-dock shall be made only when the Vessel shall be in dry-dock for the Charterers' purpose. However, the Owners shall have the right to require the Vessel to be dry-docked for inspection if the Charterers are not docking her at normal classification intervals. The fees for such inspection or survey shall in the event of the Vessel being found to be in the condition provided in Clause 9 of this Charter be payable by the Owners and shall be paid by the Charterers only in the event of the Vessel being found to require repairs or maintenance in order to achieve the condition so provided. All time taken in respect of inspection, survey or repairs shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.
The Charterers shall also permit the Owners to inspect the Vessel's log books whenever requested and shall whenever required by the Owners furnish them with full information regarding any casualties or other accidents or damage to the Vessel. For the purpose of this Clause, the Charterers shall keep the Owners advised of the intended employment of the Vessel.

8. Inventories and Consumable Oil and Stores
A complete inventory of the Vessel's entire equipment, outfit, appliances and of all consumable stores on board the Vessel shall be made by the Charterers in conjunction with the Owners on delivery and again on redelivery of the Vessel. The Charterers and the Owners, respectively, shall at the time of delivery and redelivery take over and pay for all bunkers, lubricating oil, water and unbroached provisions, paints, oils, ropes and other consumable stores in the said Vessel at the then current market prices at the ports of delivery and redelivery, respectively.

9. Maintenance and Operation
(a) The Vessel shall during the Charter period be in the full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect. The Charterers shall maintain the Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and, except as provided for in Clause 13 (f), they shall keep the Vessel with unexpired classification of the class indicated in Box 10 and with other required certificates in force at all times.
The Charterers to take immediate steps to have the necessary repairs done within a reasonable time failing which the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers without noting any protest and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers under the Charter.
Unless otherwise agreed, in the event of any improvement, structural changes or expensive new equipment becoming necessary for the continued operation of the Vessel by reason of new class requirements or by compulsory legislation costing more than 5 per cent. of the Vessel's marine insurance value as stated in Box 27, then the extent, if any, to which the rate of hire shall be varied and the ratio in which the cost of compliance shall be shared between the parties concerned in order to achieve a reasonable distribution thereof as between the Owners and the Charterers having regard, inter alia, to the length of the period remaining under the Charter, shall in the absence of agreement, be referred to arbitration according to Clause 26.
The Charterers are required to establish and maintain financial security or responsibility in respect of oil or other pollution damage as required by any government, including Federal, state or municipal or other division or authority thereof, to enable the Vessel, without penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or municipality in performance of this Charter without any delay. This obligation shall apply whether or not such requirements have been lawfully imposed by such government or division or authority thereof.
The Charterers shall make and maintain all arrangements by bond or otherwise as may be necessary to satisfy such requirements at the Charterers' sole expense and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences whatsoever (including loss of time) for any failure or inability to do so.
TOVALOP SCHEME. *(Applicable to oil tank vessels only)* - The Charterers are required to enter the Vessel under the **TOVALOP SCHEME** or under any similar compulsory scheme upon delivery under this Charter and to maintain her so during the currency of this Charter.
(b) The Charterers shall at their own expense and by their own procurement man, victual, navigate, operate, supply, fuel and repair the Vessel whenever required during the Charter period and they shall pay all charges and expenses of every kind and nature whatsoever incidental to their use and operation of the Vessel under this Charter, including any foreign general municipality and/or state taxes. The Master, officers and crew of the Vessel shall be the servants of the Charterers for all purposes whatsoever, even if for any reason appointed by the Owners.
Charterers shall comply with the regulations regarding officers and crew in force in the country of the Vessel's flag or any other applicable law.
(c) During the currency of this Charter, the Vessel shall retain her present name as indicated in Box 5 and shall remain under and fly the flag as indicated in Box 6. Provided, however, that the Charterers shall have the liberty to paint the Vessel in their own colours, install and display their funnel insignia and fly their own house flag. Painting and re-painting, instalment and re-instalment to be for the Charterers' account and time used thereby to count as time on hire.
(d) The Charterers shall make no structural changes in the Vessel or changes in the machinery, boilers, appurtenances or spare parts thereof without in each instance first securing the Owners' approval thereof. If the Owners so agree, the Charterers shall, if the Owners so require, restore the Vessel to its former condition before the termination of the Charter.
(e) The Charterers shall have the use of all outfit, equipment, and appliances on board the Vessel at the time of delivery, provided the same or their substantial equivalent shall be returned to the Owners on redelivery in the same good order and condition as when received, ordinary wear and tear excepted. The Charterers shall from time to time during the Charter period replace such items of equipment as shall be so damaged or worn as to be unfit for use. The Charterers are to procure that all repairs to or replacement of any damaged, worn or lost parts or equipment be effected in such manner (both as regards workmanship and quality of materials) as not to diminish the value of the Vessel. The Charterers have the right to fit additional equipment at their expense and risk but the Charterers shall remove such equipment at the end of the period if requested by the Owners.
Any equipment including radio equipment on hire on the Vessel at time of delivery shall be kept and maintained by the Charterers and the Charterers shall assume the obligations and liabilities of the Owners under any lease contracts in connection therewith and shall reimburse the Owners for all expenses incurred in connection therewith, also for any new equipment required in order to comply with radio regulations.
(f) The Charterers shall dry-dock the Vessel and clean and paint her underwater parts whenever the same may be necessary, but not less than once in every eighteen calendar months after delivery unless otherwise

agreed in Box 18.

10. Hire

(a) The Charterers shall pay to the Owners for the hire of the Vessel at the lump sum per calendar month as indicated in Box 21 commencing on and from the date and hour of her delivery to the Charterers and at and after the agreed lump sum for any part of a month. Hire to continue until the date and hour when the Vessel is redelivered by the Charterers to her Owners.

(b) Payment of Hire, except for the first and last month's Hire, if sub-clause (c) of this Clause is applicable, shall be made in cash without discount every month in advance on the first day of each month in the currency and in the manner indicated in Box 23 and at the place mentioned in Box 24.

(c) Payment of Hire for the first and last month's Hire if less than a full month shall be calculated proportionally according to the number of days in the particular calendar month and advance payment to be effected accordingly.

(d) Should the Vessel be lost or missing, Hire to cease from the date and time when she was lost or last heard of. Any Hire paid in advance to be adjusted accordingly.

(e) Time shall be of the essence in relation to payment of Hire hereunder. In default of payment beyond a period of seven running days, the Owners shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever, and shall, without prejudice to any other claim the Owners may otherwise have against the Charterers under the Charter, be entitled to damages in respect of all costs and losses incurred as a result of the Charterers' default and the ensuing withdrawal of the Vessel.

(f) Any delay in payment of Hire shall entitle the Owners to an interest at the rate per annum as agreed in Box 22. If Box 22 has not been filled in the current market rate in the country where the Owners have their Principal Place of Business shall apply.

11. Mortgage

*) (a) Owners warrant that they have not effected any mortgage of the Vessel.

*) (b) The Vessel chartered under this Charter is financed by a mortgage according to the Deed(s) of Covenant annexed to this Charter and as stated in Box 26. By their counter-signature on the Deed(s) of Covenant, the Charterers undertake to have acquainted themselves with all terms, conditions and provisions of the said Deed(s) of Covenant. The Charterers undertake that they will comply with all such instructions or directions in regard to the employment, insurances, repairs and maintenance of the Vessel, etc., as laid down in the Deed(s) of Covenant or as may be directed from time to time during the currency of the Charter by the Mortgagee(s) in conformity with the Deed(s) of Covenant.

(c) The Owners warrant that they have not effected any mortgage(s) other than stated in Box 26 and that they will not effect any other mortgage(s) without the prior consent of the Charterers.

*) *(Optional: Clauses 11(a) and 11(b) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 26).*

12. Insurance and Repairs

(a) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against marine, war and Protection and Indemnity risks in such form as the Owners shall in writing approve, which approval shall not be unreasonably withheld. Such marine war and P. and I. insurances shall be arranged by the Charterers to protect the interests of both the Owners and the Charterers and mortgagees (if any), and the Charterers shall be at liberty to protect under such insurances the interests of any managers they may appoint. All insurance policies shall be in the joint names of the Owners and the Charterers as their interests may appear.

If the Charterers fail to arrange and keep any of the insurances provided for under the provisions of sub-clause (a) above in the manner described therein, the Owners shall notify the Charterers whereupon the Charterers shall rectify the position within seven running days, failing which Owners shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers.

The Charterers shall, subject to the approval of the Owners and the Underwriters, effect all insured repairs and shall undertake settlement of all costs in connection with such repairs as well as insured charges, expenses and liabilities (reimbursement to be secured by the Charterers from the Underwriters) to the extent of coverage under the insurances herein provided for.

The Charterers also to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.

All time used for repairs under the provisions of sub-clause (a) of this Clause and for repairs of latent defects according to Clause 2 above including any deviation shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.

(b) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties, such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 28 and Box 29, respectively. The Owners or the Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the insurers of any such required insurance in any case where the consent of such insurers is necessary.

(c) Should the Vessel become an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances required under sub-clause (a) of Clause 12, all insurance payments for such loss shall be paid to the Mortgagee, if any, in the manner described in the Deed(s) of Covenant, who shall distribute the moneys between themselves, the Owners and the Charterers according to their respective interests. The Charterers undertake to notify the Owners and the Mortgagee, if any, of any occurrences in consequence of which the Vessel is likely to become a Total Loss as defined in this Clause.

(d) If the Vessel becomes an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances arranged by the Charterers in accordance with sub-clause (a) of this Clause, this Charter shall terminate as of the date of such loss.

(e) The Owners shall upon the request of the Charterers, promptly execute such documents as may be required to enable the Charterers to abandon the Vessel to insurers and claim a constructive total loss.

(f) For the purpose of insurance coverage against marine and war risks under the provisions of sub-clause (a) of this Clause, the value of the Vessel is the sum indicated in Box 27.

13. Insurance, Repairs and Classification

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 27, in which event Clause 12 shall be considered deleted).

(a) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the Owners at their expense against marine and war risks under the form of policy or policies attached hereto. The Owners and/or insurers shall not have any right of recovery or subrogation against the Charterers on account of loss of or any damage to the Vessel or her machinery or appurtenances covered by such insurance, or on account of payments made to discharge claims against or liabilities of the Vessel or the Owners covered by such insurance. All insurance policies shall be in the joint names of the Owners and the Charterers as their interests may appear.

(b) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against Protection and Indemnity risks in such form as the Owners shall in writing approve which approval shall not be unreasonably withheld. If the Charterers fail to arrange and keep any of the insurances provided for under the provisions of sub-clause (b) in the manner described therein, the Owners shall notify the Charterers whereupon the Charterers shall rectify the position within seven running days, failing which the Owners shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers.

(c) In the event that any act or negligence of the Charterers shall vitiate any of the insurance herein provided, the Charterers shall pay to the Owners all losses and indemnify the Owners against all claims and demands which would otherwise have been covered by such insurance.

(d) The Charterers shall, subject to the approval of the Owners or Owners' Underwriters, effect all insured repairs, and the Charterers shall undertake settlement of all miscellaneous expenses in connection with such repairs as well as all insured charges, expenses and liabilities, to the extent of coverage under the insurances provided for under the provisions of sub-clause (a) of this Clause. The Charterers to be secured reimbursement through the Owners' Underwriters for such expenditures upon presentation of accounts.

(e) The Charterers to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.

(f) All time used for repairs under the provisions of sub-clause (d) and (e) of this Clause and for repairs of latent defects according to Clause 2 above, including any deviation, shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.

The Owners shall not be responsible for any expenses as are incident to the use and operation of the Vessel for such time as may be required to make such repairs.

(g) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 28 and Box 29, respectively. The Owners or the Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the Insurers of any such required insurance in any case where the consent of such Insurers is necessary.

(h) Should the Vessel become an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances required under sub-clause (a) of this Clause, all insurance payments for such loss shall be paid to the Owners, who shall distribute the moneys between themselves and the Charterers according to their respective interests.

(i) If the Vessel becomes an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances arranged by the Owners in accordance with sub-clause (a) of this Clause, this Charter shall terminate as of the date of such loss.

(j) The Charterers shall upon the request of the Owners, promptly execute such documents as may be required to enable the Owners to abandon the Vessel to Insurers and claim a constructive total loss.

(k) For the purpose of insurance coverage against marine and war risks under the provisions of sub-clause (a) of this Clause, the value of the Vessel is the sum indicated in Box 27.

(l) Notwithstanding anything contained in Clause 9 (a), it is agreed that under the provisions of Clause 13, if applicable, the Owners shall keep the Vessel with unexpired classification in force at all times during the Charter period.

14. Redelivery

The Charterers shall at the expiration of the Charter period redeliver the Vessel at a safe and ice-free port or place as indicated in Box 18. The Charterers shall give the Owners not less than 30 running days' preliminary and not less than 14 days' definite notice of expected date, range of ports of redelivery or port or place of redelivery. Any changes thereafter in Vessel's position shall be notified immediately to the Owners.

Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter.

The Vessel shall be redelivered to the Owners in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted.

The Vessel upon redelivery shall have her survey cycles up to date and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 12.

15. Non-Lien and Indemnity

The Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over

Specimen Copy

the title and interest of the Owners in the Vessel.
The Charterers further agree to fasten to the Vessel in a conspicuous place and to keep so fastened during the Charter period a notice reading as follows:-
"This Vessel is the property of (name of Owners). It is under charter to (name of Charterers) and by the terms of the Charter Party neither the Charterers nor the Master have any right, power or authority to create, incur or permit to be imposed on the Vessel any lien whatsoever."
The Charterers shall indemnify and hold the Owners harmless against any lien of whatsoever nature arising upon the Vessel during the Charter period while she is under the control of the Charterers, and against any claims against the Owners arising out of or in relation to the operation of the Vessel by the Charterers. Should the Vessel be arrested by reason of claims or liens arising out of her operation hereunder by the Charterers, the Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their own expense put up bail to secure release of the Vessel.

16. Lien
The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.

17. Salvage
All salvage and towage performed by the Vessel shall be for the Charterers' benefit and the cost of repairing damage occasioned thereby shall be borne by the Charterers.

18. Wreck Removal
In the event of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation the Charterers shall indemnify the Owners against any sums whatsoever which the Owners shall become liable to pay and shall pay in consequence of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation.

19. General Average
General Average, if any, shall be adjusted according to the York-Antwerp Rules 1974 or any subsequent modification thereof current at the time of the casualty.
The Charter Hire not to contribute to General Average.

20. Assignment and Sub-Demise
The Charterers shall not assign this Charter nor sub-demise the Vessel except with the prior consent in writing of the Owners which shall not be unreasonably withheld and subject to such terms and conditions as the Owners shall approve.

21. Bills of Lading
The Charterers are to procure that all Bills of Lading issued for carriage of goods under this Charter shall contain a Paramount Clause incorporating any legislation relating to Carrier's liability for cargo compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the Bills of Lading shall incorporate the British Carriage of Goods by Sea Act. The Bills of Lading shall also contain the amended New Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.
The Charterers agree to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or agents signing Bills of Lading or other documents.

22. Bank Guarantee
The Charterers undertake to furnish, before delivery of the Vessel, a first class bank guarantee or bond in the sum and at the place as indicated in Box 25 as guarantee for full performance of their obligations under this Charter.
(Optional, only to apply if Box 25 filled in)

23. Requisition/Acquisition
(a) In the event of the Requisition for Hire of the Vessel by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Requisition for Hire") irrespective of the date during the Charter period when "Requisition for Hire" may occur and irrespective of the length thereof and whether or not it be for an indefinite or a limited period of time, and irrespective of whether it may or will remain in force for the remainder of the Charter period, this Charter shall not be deemed thereby or thereupon to be frustrated or otherwise terminated and the Charterers shall continue to pay the stipulated hire in the manner provided by this Charter until the time when the Charter would have terminated pursuant to any of the provisions hereof always provided however that in the event of "Requisition for Hire" any Requisition Hire or compensation received or receivable by the Owners shall be payable to the Charterers during the remainder of the Charter period or the period of the "Requisition for Hire" whichever be the shorter.
The Hire under this Charter shall be payable to the Owners from the same time as the Requisition Hire is payable to the Charterers.
(b) In the event of the Owners being deprived of their ownership in the Vessel by any Compulsory Acquisition of the Vessel or requisition for title by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Compulsory Acquisition"), then, irrespective of the date during the Charter period when "Compulsory Acquisition" may occur, this Charter shall be deemed terminated as of the date of such "Compulsory Acquisition". In such event Charter Hire to be considered as earned and to be paid up to the date and time of such "Compulsory Acquisition".

24. War
(a) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war, hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.
(b) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.
(c) In the event of outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the countries as stated in Box 31, both the Owners and the Charterers shall have the right to cancel this Charter, whereupon the Charterers shall redeliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 14, if she has cargo on board after discharge thereof at destination, or if debarred under this Clause from reaching or entering it at a near open and safe port as directed by the Owners, or if she has no cargo on board, at the port at which she then is or if at sea at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with this clause 10 and except as aforesaid all other provisions of this Charter shall apply until redelivery.

25. Commission
The Owners to pay a commission at the rate indicated in Box 32 to the Brokers named in Box 32 on any Hire paid under the Charter but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full Hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission.
Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's Hire.

26. Law and Arbitration
*) 26.1. This Charter shall be governed by English law and any dispute arising out of this Charter shall be referred to arbitration in London, one arbitrator being appointed by each party, in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single Arbitrator appointed shall apply. If two Arbitrators properly appointed shall not agree they shall appoint an umpire whose decision shall be final.
*) 26.2. Should any dispute arise out of this Charter, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court.
The arbitrators shall be members of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. of New York and the proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society.
*) 26.3. Any dispute arising out of this Charter shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 33, subject to the law and procedures applicable there.
26.4. If Box 33 in Part I is not filled in, sub-clause 26.1. of this Clause shall apply.
*) *26.1., 26.2. and 26.3. are alternatives; indicate alternative agreed in Box 33.*

Draft Copy

"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

OPTIONAL PART

PART III
PROVISIONS TO APPLY FOR NEWBUILDING VESSELS ONLY

(Optional only to apply if expressly agreed and stated in Box 35)

Specifications and Building Contract

(a) The Vessel shall be constructed in accordance with the Building Contract (hereafter called "the Building Contract") as annexed to this Charter, made between the Builders and the Owners and in accordance with the specifications and plans annexed thereto, such Building Contract, specifications and plans having been counter-signed as approved by the Charterers.

(b) No change shall be made in the Building Contract or in the specifications or plans of the Vessel as approved by the Charterers as aforesaid, without the Charterers' consent.

(c) The Charterers shall have the right to send their representative to the Builders' Yard to inspect the Vessel during the course of her construction to satisfy themselves that construction is in accordance with such approved specifications and plans as referred to under sub-clause (a) of this Clause.

(d) The Vessel shall be built in accordance with the Building Contract and shall be of the description set out therein provided nevertheless that the Charterers shall be bound to accept the Vessel from the Owners on the date of delivery by the Builders as having been completed and constructed in accordance with the Building Contract and the Charterers undertake that after having so accepted the Vessel they will not thereafter raise any claims against the Owners in respect of the Vessel's performance or specification or defects if any except that in respect of any repair or replacement of any defects which appear within the first 12 months from delivery the Owners shall use their best endeavours to recover any expenditure incurred in remedying such defects from the Builders, but shall only be liable to the Charterers to the extent the Owners have a valid claim against the Builders under the guarantee clause of the Building Contract (a copy whereof has been supplied to the Charterers) provided that the Charterers shall be bound to accept such sums as the Owners are able to recover under this clause and shall make no claim upon the Owners for any difference between the amounts so recovered and the actual expenditure incurred on repairs or replacements or for any loss of time incurred thereby.

Time and Place of Delivery

(a) Subject to the Vessel having completed her acceptance trials including trials of cargo equipment in accordance with the Building Contract and specifications to the satisfaction of the Charterers, the Owners shall give and the Charterers shall take delivery of the Vessel afloat when ready for delivery at the Builders' Yard or some other safe and readily accessible dock, wharf or place as may be agreed between the parties hereto and the Builders. Under the Building Contract the Builders have estimated that the Vessel will be ready for delivery to the Owners as therein provided but the delivery date for the purpose of this Charter shall be the date when the Vessel is in fact ready for delivery by the Builders after completion of trials whether that be before or after as indicated in the Building Contract.

Notwithstanding the foregoing, the Charterers shall not be obliged to take delivery of the Vessel until she has been classed and documented as provided in this Charter and free for transfer to the flag she has to fly. Subject as aforesaid the Charterers shall not be entitled to refuse acceptance of delivery of the Vessel and upon and after such acceptance the Charterers shall not be entitled to make any claim against the Owners in respect of any conditions, representations or warranties, whether express or implied, as to the seaworthiness of the Vessel or in respect of delay in delivery or otherwise howsoever.

(b) If for any reason other than a default by the Owners under the Building Contract, the Builders become entitled under that Contract not to deliver the Vessel to the Owners, the Owners shall upon giving to the Charterers written notice of Builders becoming so entitled, be excused from giving delivery of the Vessel to the Charterers and upon receipt of such notice by the Charterers this Charter shall cease to have effect.

(c) If for any reason the Owners become entitled under the Building Contract to reject the Vessel the Owners shall, before exercising such right of rejection, consult the Charterers and thereupon

i) if the Charterers do not wish to take delivery of the vessel they shall inform the Owners within seven (7) days by notice in writing and upon receipt by the Owners of such notice this Charter shall cease to have effect; or

ii) if the Charterers wish to take delivery of the Vessel they may by notice in writing within seven (7) days require the Owners to negotiate with the Builders as to the terms on which delivery should be taken and/or refrain from exercising their right to rejection and upon receipt of such notice the Owners shall commence such negotiations and/or take delivery of the Vessel from the Builders and deliver her to the Charterers;

iii) in no circumstances shall the Charterers be entitled to reject the Vessel unless the Owners are able to reject the Vessel from the Builders;

iv) if this Charter terminates under sub-clause (b) or (c) of this Clause, the Owners shall thereafter not be liable to the Charterers for any claim under or arising out of this Charter or its termination.

Guarantee Works

If not otherwise agreed, the Owners authorize the Charterers to arrange for the guarantee works to be performed in accordance with the building contract terms, and hire to continue during the period of guarantee works. The Charterers have to advise the Owners about the performance to the extent the Owners may request.

Name of Vessel

The name of the Vessel shall be mutually agreed between the Owners and the Charterers and the Vessel shall be painted in the colours, display the funnel insignia and fly the house flag as required by the Charterers.

Survey on Redelivery

The Owners and the Charterers shall appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of re-delivery.

Without prejudice to Clause 14 (Part II), the Charterers shall bear all survey expenses and all other costs, if any, including the cost of docking and undocking, if required, as well as all repair costs incurred.

The Charterers shall also bear all loss of time spent in connection with any

Draft Copy

OPTIONAL PART

PART III
PROVISIONS TO APPLY FOR NEWBUILDING VESSELS ONLY
(Optional only to apply if expressly agreed and stated in Box 35)

docking and undocking as well as repairs, which shall be paid at the rate of Hire per day or pro rata.

Draft Copy

Draft Copy

OPTIONAL PART

PART IV
HIRE/PURCHASE AGREEMENT
(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 39)

On expiration of this Charter and provided the Charterers have fulfilled their obligations according to Part I and II as well as Part III, if applicable, it is agreed, that on payment of the last month's hire instalment as per Clause 10 the Charterers have purchased the Vessel with everything belonging to her and the Vessel is fully paid for.

If the payment of the instalment due is delayed for less than 7 running days or for reason beyond the Charterers' control, the right of withdrawal under the terms of Clause 10(e) of Part II shall not be exercised. However, any delay in payment of the instalment due shall entitle the Owners to an interest at the rate per annum as agreed in Box 22. If Box 22 has not been filled in the current market rate in the country where the Owners have their Principal Place of Business shall apply.

In the following paragraphs the Owners are referred to as the Sellers and the Charterers as the Buyers.

The Vessel shall be delivered by the Sellers and taken over by the Buyers on expiration of the Charter.

The Sellers guarantee that the Vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any debts whatsoever other than those arising from anything done or not done by the Buyers or any existing mortgage agreed not to be paid off by the time of delivery. Should any claims, which have been incurred prior to the time of delivery be made against the Vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims to the extent it can be proved that the Sellers are responsible for such claims. Any taxes, notarial, consular and other charges and expenses connected with the purchase and registration under Buyers' flag, shall be for Buyers' account. Any taxes, consular and other charges and expenses connected with closing of the Sellers' register, shall be for Sellers' account.

In exchange for payment of the last month's hire instalment the Sellers shall furnish the Buyers with a Bill of Sale duly attested and legalized, together with a certificate setting out the registered encumbrances, if any. On delivery of the Vessel the Sellers shall provide for deletion of the Vessel from the Ship's Register and deliver a certificate of deletion to the Buyers.

The Sellers shall, at the time of delivery, hand to the Buyers all classification certificates (for hull, engines, anchors, chains, etc.), as well as all plans which may be in Sellers' possession.

The Wireless Installation and Nautical Instruments, unless on hire, shall be included in the sale without any extra payment.

The Vessel with everything belonging to her shall be at Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, subject to the conditions of this Contract and the Vessel with everything belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which the Sellers shall have no responsibility for possible faults or deficiencies of any description.

The Buyers undertake to pay for the repatriation of the Captain, officers and other personnel if appointed by the Sellers to the port where the Vessel entered the Bareboat Charter as per Clause 2 (Part II) or to pay the equivalent cost for their

Draft Copy

"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

OPTIONAL PART

PART IV
HIRE/PURCHASE AGREEMENT
(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 39)

journey to any other place

45

Draft Copy

Draft Copy

OPTIONAL PART

PART V
PROVISION TO APPLY FOR VESSELS REGISTERED IN A BAREBOAT CHARTER REGISTRY

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 40)

Definitions

For the purpose of this PART V, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them:

"The Bareboat Charter Registry" shall mean the registry of the State whose flag the Vessel will fly and in which the Charterers are registered as the bareboat charterers during the period of the Bareboat Charter.

"The Underlying Registry" shall mean the registry of the State in which the Owners of the Vessel are registered as Owners and to which jurisdiction and control of the Vessel will revert upon termination of the Bareboat Charter Registration.

Mortgage

The Vessel chartered under this Charter is financed by a mortgage and the provisions of Clause 11 (b) (Part II) shall apply.

Termination of Charter by Default

If the Vessel chartered under this Charter is registered in a Bareboat Charter Registry as stated in Box 41, and if the Owners shall default in the payment of any amounts due under the mortgage(s) specified in Box 26, the Charterers shall, if so required by the mortgagee, direct the Owners to re-register the Vessel in the Underlying Registry as shown in Box 42.

In the event of the Vessel being deleted from the Bareboat Charter Registry as stated in Box 41, due to a default by the Owners in the payment of any amounts due under the mortgage(s), the Charterers shall have the right to terminate this Charter forthwith and without prejudice to any other claim they may have against the Owners under this Charter.

Draft Copy

Draft Copy

7. Cláusulas comunes en los Contratos de Fletamento

Hemos comentado algunas obligaciones de las partes, tanto las propias como las comunes, pero debemos ahondar brevemente en las cláusulas del Contrato de Fletamento que son comunes a las diferentes formas.

Los documentos identificativos de las partes, tales como: su nombre, pabellón, porte y bandera del buque, así como puerto de matrícula, son factores de tal importancia que su falsedad podría ser motivo de rescisión contractual.

También tenemos la cláusula referente a la clasificación del buque, navegabilidad, capacidad, tonelaje, pago del flete y sus formas de pago y otras.

Ahora bien, las cláusulas referidas no constituyen las únicas, pues en nuestra propia legislación se reconoce la libre estipulación, además no se considera nulo el contrato en caso de que no se contemplen algunas de estas cláusulas, pues como antes señalamos el Contrato de Fletamento es consensual, es decir, que se perfecciona por el consentimiento de las partes.

No queremos concluir este aspecto, sin antes hacer referencia a una cláusula propia del Contrato de Fletamento a Tiempo, que es la relativa a la velocidad del buque, dada sus implicaciones y consecuentes discrepancias surgidas de ellas por razones interpretativas ante incumplimientos; además ante el quebrantamiento de esta cláusula, hay quienes consideran que existe vicio de origen, cuando señalan que el armador acordó un compromiso imposible de cumplimiento, como es pactar una velocidad que no podía hacer el buque, lo que es conocido en este medio como *misrepresentation* (falsedad), mientras otros alegan la llamada *underperformace* (incumplimiento) o baja velocidad, manifestando que por razones climatológicas, marinas o de otra índole, el buque disminuyó su velocidad. Pero bien sea una causa u otra, el resultado es que el tiempo empleado para la realización del viaje se amplía, afectando al fletador quien debe pagar un alquiler por el período de tiempo que tenga fletado el buque, a reserva de la reclamación que se establezca.

8. El pronto despacho y la demora

Un aspecto que consideramos de gran importancia dentro del Contrato de Transporte Marítimo, lo que equivale a decir del Contrato de Fletamento, es lo relacionado con las operaciones de carga y descarga que se realizan durante el arribo de los buques a los puertos destinados en razón a la carga, lo que suele ser objeto de diferentes interpretaciones motivadas por las propias costumbres existentes en los puertos relacionadas con la materia, y que genera diversos conflictos que terminan en largos y engorrosos procesos jurídicos, por lo que es necesario que se tenga al menos un conocimiento general de los términos que se emplean, la documentación que se utiliza, las principales modalidades que existen y otros inherentes a esta actividad.

8.1. Tiempo de plancha *(lay days)*

En los Contratos de Fletamento se fijan los días o el tiempo (*laydays*/*laytime*), conocidos como días de plancha, para la realización de las operaciones de carga/descarga. En el argot marítimo, el término de plancha o estadía se emplea para marcar el número de días permitidos en virtud del Contrato de Fletamento, así como para recibir o embarcar la carga; también se utiliza para determinar el período de tiempo que dispone el buque para ponerse a la carga conforme a lo pactado con el fletador. Sin embargo, para este último significado es posible escuchar el término *lay can* que es una resultante de las frases *lay days*, como fecha permitida para el comienzo y finalización de las operaciones, y el *Canceling date*, que es precisamente la fecha de cancelación, es decir, el último día que tiene el buque para ponerse a la carga, por lo que de no estar listo, los fletadores podrán dar por cancelado el Contrato, manifestando previamente su intención.

8.2. Documentación inherente al tiempo de plancha

Antes de proceder a la ejemplificación práctica de forma ilustrativa de algunos casos que nos permitan conocer los hechos que sirven de base para la confección del *lay time calculation*, consideramos conveniente mencionar los documentos fundamentales que se emplean en las operaciones de carga o descarga de los buques y que en caso de reclamaciones motivadas por situaciones surgidas en torno a estas operaciones, son de una significativa importancia.

Los referidos documentos son:

a) Aviso de alistamiento o aviso de disponibilidad (notice of readiness)

Mediante este documento, el capitán informa a los receptores o embarcadores que su

buque está en condiciones para iniciar las operaciones de carga/descarga, lo cual generalmente hace a través de su agente.

Este documento es de una gran importancia, pues mediante este se establece el comienzo del conteo del tiempo de plancha del buque, situación altamente conflictiva ya que en algunos casos la ambigüedad e imprecisión de la legislación al efecto, provocan diferentes interpretaciones que a su vez dan lugar a litigios. Algunas legislaciones prácticas han introducido variantes que hacen posible que este aviso, a los efectos del comienzo del conteo del tiempo, no sea un obstáculo, como es aceptar el N/R *(Notice of Readiness)* desde su emisión y en caso de que el buque no estuviere realmente listo hacer posteriormente la deducción del tiempo.

Desde luego que para comenzar a contar el tiempo de plancha (*lay days*) no es este el único requisito, pues previamente el buque debe haber llegado al puerto de destino establecido en el Contrato de Fletamento y estar completamente listo para la realización de las operaciones, para una vez cumplimentados estos requisitos, emitir el aviso (N/R).

El sentido de listo no se limita al aspecto operativo, ya que en un buque en estado de cuarentena, el tiempo de plancha no comienza a contar hasta que esta no haya desaparecido; aunque es de considerar que el hecho que un buque no haya obtenido la libre plática de las autoridades sanitarias al momento en que emitió el N/R, no impide su condición de listo. La libre plática significa que los médicos del puerto otorguen la autorización del libre movimiento de la tripulación o pasajeros en el puerto, porque no son portadores de una enfermedad contagiosa.

En resumen, se trata del documento que indica que el buque ha llegado al puerto apto para comenzar las operaciones de carga o descarga, permitiendo el conteo de los días previstos para ello, de conformidad con los términos pactados en el Contrato de Transporte en correspondencia con las costumbres del puerto.

b) Estado de hechos *(Statement of Fact)*

Su finalidad es la de recoger los acaecimientos que diariamente ocurren durante las operaciones de carga/descarga de los buques, es decir, incidencias relacionadas con las particularidades del trabajo, tales como: las características del buque, problemas en el puerto relacionados con la carga, prácticos, aduaneros y otros.

Este documento que proviene del modelaje de tarja fundamentalmente, también tiene una importancia significativa en el contexto de las reclamaciones, independientemente del aspecto económico, pues una confección inadecuada de este puede producirle egresos impropios por demoras al armador o una compensación menor en los casos de pronto despacho, ya que es el documento principal para efectuar y conocer los resultados del *lay time*.

En el orden jurídico, este documento constituye una evidencia consustancial ante una Corte, pues precisamente en él se reflejan todas la incidencias operacionales del buque en cuestión durante su estancia en puerto, por lo que de un correcto o no S/F (estado de hechos) puede ser exitosa una reclamación o no serlo, por tanto es necesario que diariamente se realicen las correspondientes relativas a las operaciones, interrupciones y sus causas, etc.

Es un documento que se suscribe por ambas partes, puerto y buque al final de la jornada, por lo que es muy compromisorio y evidenciador en casos litigiosos.

c) Hoja de Tiempo *(Time Sheet)*

Tomando en cuenta el ritmo o tasa (*rate*) de carga/descarga pactado, este documento recoge los resultados de la demora o el despacho sobre el tiempo permitido (*lay days*), además permite que se pueda determinar el tiempo que verdaderamente ha sido empleado durante las operaciones de carga o descarga.

Otro aspecto a tener en cuenta, es cuando las partes (capitán, fletadores o agentes) entran en contradicción con respecto a los importantes términos relativos a las demoras o despachos, pudiendo el capitán optar por firmar la hoja de tiempo bajo protesta, o aceptar los términos reflejados en el documento, bajo la condición de que estos sean aprobados por los armadores.

Estos documentos a que no hemos referidos, unidos al propio Contrato o Póliza de Fletamento constituyen la base jurídica de las reclamaciones por concepto de demora/despacho de los buque en puerto.

8.3. Diversas modalidades de *lay time*

Son diversas las modalidades que se pueden emplear para el cálculo de los días, tiempo permitido o de plancha durante las

operaciones de carga y descarga de los buques, lo que debe ser previamente acordado por las partes, en el Contrato de Fletamento, y que se conoce por *lay time* definido, a diferencia del *lay time* indefinido, donde se basa en el tiempo razonable en dependencia de las costumbres y características de los puertos, originando frecuentes conflictos por razones de interpretación, por tanto es recomendable que se haga uso del *lay time* definido.

A continuación le haremos mención de algunas de las modalidades que son empleadas tales como: días corridos o consecutivos (*running days*); días de trabajo (*working days*); días de trabajo de 24 horas (*working days of 24 hours*); días de trabajo de 24 horas consecutivas (*working days of 24 consecutive hours*); días de trabajo si el tiempo lo permite (*weather working days o working days weather permitting*); días de trabajo que el tiempo lo permita, con excepción de los domingos y días festivos (*weather working days, sundays and holidays excepted*) y otros. Esta última modalidad mencionada, es una de las excepciones más usuales en materia de *lay time*, lo que significa que el domingo y los días festivos no cuentan como tiempo de plancha, salvo que se le incorpore el término *unless used*, es decir, a menos que se usen en este caso, la cláusula debe decir: *weather working days sundays and holidays excepted unless used, in which case actual time use shall to count.*

La redacción de estas cláusulas debe ser muy precisa para evitar confusiones e interpretaciones que son fuentes de conflictos; es por ello que existen jurisprudencias y principios que tienden a buscar soluciones a ellos. Podemos citarle como ejemplo, el caso Reardon Smith vs Ministry of Agriculture en 1962, cuyo dictamen decía lo siguiente:

> Las cláusulas de excepción son hechas en favor de las partes cuyos beneficios se recogen en el Contrato de Fletamento. Si la cláusula es ambigua o es dudosa y es la que cubre tales circunstancias, dicho dictamen será favorable al armador. Para obviar esta dificultad las cláusulas han de ser amplias, de forma que puedan prever diversas variantes, empleando para ello términos como: "y otras causas más allá del control de los fletadores" y otros términos genéricos.

Las cláusulas de excepción no son de aplicación, favorecen a los fletadores una vez que el buque haya caído en demora, a menos que se pueda demostrar ampliamente que sí es aplicable dicha excepción, por estar expresamente recogido en el Contrato de Fletamento, y por lo tanto será pagado.

En cuanto al significado de las modalidades mencionadas, nos limitaremos a un breve comentario de estas, como a continuación se expresa:

- El término días consecutivos (*running days*) significa que son días consecutivos de trabajo, es decir, de 24 horas sin detención, lo que incluye domingo y días festivos.
- Días de trabajo (*working days*), es un día convencional de trabajo normalmente, según las costumbres del puerto en cuanto al horario de trabajo establecido, no incluye ni domingo ni días festivos.
- La expresión días de trabajo de 24 horas (*working days of 24 hours*) o 24 horas consecutivas (*consecutive hours*) no establece diferencias entre sí, sólo que en el primer caso el tiempo de plancha cuenta sobre la base del transcurso de las 24 horas con independencia a las horas reales de trabajo, mientras que la expresión horas consecutivas son horas efectivas.
- Días de trabajo si el tiempo lo permite (*weather working days or working days weather permitting*), se trata de días normales de trabajo en el puerto, pero los días que por razones de mal tiempo no se trabaja en las operaciones de carga o descarga, no se cuentan como días de plancha, por lo que pudiéramos decir que se trata de un día donde los factores climatológicos no impiden la realización de las operaciones.
- Días de trabajo que el tiempo lo permita, exceptuando domingos y días festivos (*weather working days, sundays and holidays excepted*), es similar a la anterior, sólo que se establece la excepción y es una de las modalidades más empleadas en las operaciones de *lay time*.

Los cálculos que se realizan en esta actividad y que son el producto de las operaciones de la carga o descarga de los buques en puerto, para lo cual se tiene en cuenta lo reflejado en los documentos denominados *Notice of Readiness* (Aviso de Alistamiento) y el *Statement of Fact* (Estado de Hechos) son incorporados, por lo general, a un modelo que elaboran las empresas navieras o fletadoras y que se le llama *Lay Time Calculations* (Cálculos de tiempo de plancha o estadía), el que insertamos a continuación.

VESSEL: _____LOAD/DISCH_____

NATIONALITY_____CHARTER PARTY: _____

G.R.T._____N.R.T._____

LOAD/DISCH. RATE D H H

N.OF READINESS ACCEPTED:_____19_____AT_____

LAYTIME COMMENCEN:_____19_____AT_____

LAYTIME EXPIRED:_____19_____AT_____

COMMENCED LOAD / DISCH:_____19_____AT_____

FINISHED LOAD/DISCH:_____19_____AT_____

_____TIME

SAVED/DEMURRAGE:_____DAYS_____HOURS_____MINUTES:

AMOUNT OF_____AT THE RATE OF: _____DALY =_____

_____

DATE	TIME ALLOWED			TIME LOST AND REASONS			SAVED/LOST		
	D	H	M	D	H	M	D	H	M

8.4. Una vez en demora siempre es demora

Este es un principio que se aplica en circunstancias donde el tiempo convenido como días de plancha ha decursado sin que el buque haya concluido sus operaciones, o en casos donde habiendo transcurrido el tiempo de plancha el buque aún no ha comenzado a operar por causas ajenas a su voluntad, como lo puede ser la congestión en el puerto o lugar de atraque u otra, por lo que a partir del vencimiento del término previsto para la realización de las operaciones de carga o descarga del buque en el lugar de

operaciones, todo constituye demora sin exclusión, aun cuando haya mal tiempo que impida la realización de operaciones después de haber comenzado.

Sin embargo, cuando se pactan las operaciones bajo la modalidad de *weather working days* (días laborables de buen tiempo), días que supuestamente debieron ser trabajados y no laboraron por causas no imputables al fletador, aún cuando el buque está fondeado, se interrumpen quedando excluidos del tiempo de plancha, lo que significa que aún bajo el principio de "demora siempre es demora", ese tiempo de interrupción no cuenta, siempre que el fletador pueda evidenciar y probar que las causas de interrupción no eran de su responsabilidad, aspecto este algo controvertido, pues en muchas ocasiones no es aceptado y genera serias disputas.

Esta modalidad guarda cierta diferencia con el *weather permitting*, donde siempre se valora a partir del comienzo de las operaciones.

Lo anterior puede ser modificado por voluntad de las partes, previamente reflejadas en el Contrato de Fletamento.

8.5. La reversibilidad

Otro aspecto a considerar es la conciliación del tiempo perdido o ahorrado y que se denomina reversibilidad, punto que debe precisarse muy bien en los Contratos de Fletamento, ya que esta constituye una ventaja para el fletador, toda vez que el carácter negativo que puedan arrojar las operaciones en un puerto, pueden ser compensadas en el siguiente puerto y hasta obtener beneficios económicos el fletador porque le asiste el derecho de promediar los días, pues el cálculo reversible es la sumatoria de las demoras o despachos del buque en todos los puertos a que haya arribado en ese viaje, no así en los casos cuando los cálculos sean por separado y donde se establece una tasa de pago por concepto de demora y otra tasa por pronto despacho, que por lo general es del 50 % del importe de la tasa de demora.

La reversibilidad tiene que ser acordada contractualmente, pudiéndose pactar que solamente habrá reversibilidad en puertos de carga, es decir, en este caso se compensaría un puerto de carga con el siguiente puerto de carga.

El empleo del idioma inglés en esta actividad es muy usual dado el carácter tan comercial que posee este en el orden internacional, por lo que la gran mayoría del modelaje que se utiliza en estas operaciones de carga es confeccionado en idioma inglés, independientemente de la lengua natal.

De forma ilustrativa y con sentido práctico, le mostramos dos operaciones de descarga, una en puerto nacional y la otra en un puerto extranjero, reflejadas en sus respectivos *Statement of fact* y contabilizadas desde la emisión y aceptación del *Notice of readiness*.

Puerto Nacional

EMPRESA CONSIGNATARIA MAMBISA

/S: Bereznibi
Port of: Habana
Date: June 2nd, 1987

NOTICE OF READINESS

Received

Gentlemen:

Please be advised that the Steamer under my command, which arrived at this port on June 2nd, 1987 at 06:00 Hrs. is hereby tendered to you as being ready in all respect to commence Discharge as per terms and conditions of covering Charter Party dated at

on

Kindly sign and retur enclosed copies as acknow ledgment o receipt of this notice of readiness.

Very truly yours.

Master

SHIP ENTERED June 2/09:10 Hrs.
ANCHORED/DOCKED: June 2/10:20 Hrs
F. PRACTIQUE: June 2/ 11:00 Hrs.
C/HOUSE CLEARANCE: June 2/12:00 Hrs

NOTICE OF READINESS
Received and accepted:
Date: June - 2nd /8
Hour:

By: [signature]
F. Nonsle de Cuyler

MAIN OFFICE
P. O. BOX 1795
HABANA
CABLE ADDRESS
"MAMBISAS"

EMPRESA CONSIGNATARIA MAMBISA
02-HAVANA AGENCY
"BEREZNIBI"

OP-58

GENERAL CARGO UNLOADING REPORT

PORT: HAVANA VESSEL: FLAG: (OUR REG. No. 1210/87

GROSS TONNAGE 10 472.18 NET TONNAGE 5 884.04 MFST 570

ARRIVED AT Havana FROM Ilyyehsrsk

ANCHORED ---------- DOCKED AT Berth #22

FREE PRACTIQUE GRANTED ON 2/61100 hours CUSTOM HOUSE

NOTICE OF READINESS: TENDERED 2/6/0600 Hours ACCEPTED

LAYDAYS BEGAN As per Protocol between cuba-urss

BEGAN LOADING/DISCHARGING General Cargo

FINISHED LOADING/DISCHARGING General Cargo

SHIFTED TO

UNDOCKED 14/6/1540 horas SAILED FOR PTO PADRE

DATE	HOUR
2/6/87	0600
2/6/87	1020
2/6/87	1200
2/6/87	0900
------	----
2/6/87	1500
13/6/87	1630
------	----
------	----
14/6/87	1602

DRAFT ON ARRIVAL: FWD. 31'00" AFT. 31'00" MEAN 31'00" ARR.: BUNKERS FO. 432 DO. 147 WATER 120

DRAFT ON SAILING: FWD. 1,35" AFT. 6,55 MEAN TAKEN: 60

REGULAR WORKING PERIODS AT THIS PORT ARE: SAIL: FO. 432 DO. 147 150

MON/FRI FROM 0700 / 1100 & FROM 1300 / 1700 SAT FROM 0700 / 1100

(*) HATCHES AVAILABLE 1, 2, 3, 4, 5 DETAIL OF DAILY WORK

DATE	HOUR FROM	HOUR TO	(*)	HATCH 1	HATCH 2	HATCH 3	HATCH 4	HATCH 1 & 2	HATCH 5	PKGES/K. TONS UNLOADED
Veesel entered at havana port June 2nd/0910 Hours.										
2/6/87	1500	2220	1	x	x					188
3/6/87	0700	1420	2	x	Deck					883
	1500	2220	1		x					316
4/6/87	0700	1420	2	x	x		x			1231
	1500	2220	2				x	x		645
	2300	0620	1					x		494
5/6/87	0700	1420	2	x	x	x				1288
	1500	2220	2		x	x	x	x		553
	2300	0620	1				x			549
6/6/87	0700	1420	2	x		x				825
	1500	2220	1			x	x			730
7/6/87	0700	1420	1			x				617
8/6/87	0700	1420	2		x		x			1076
	1500	2200	1			x			IN BULK	181
9/6/87	0700	1420	2	x				x		286
	1500	2220	2				x	x	67.940	178
10/6/87	0700	1420	2	x	x		x		803.400	305
	1500	2220	3		x		x	x	366.000	292
11/6/87	0700	1420	3		x	x	x	x	962.040	356
	1500	2220	2			x	x		893.630	
12/6/87	0700	1420	3		x	x	x		544.930	130
	1500	2220	2		x	x	x		340.000	86
13/6/87	0700	1420	1			x			336.000	
	1500	1630	1			x			32.870	20
				TOTAL CARGO DISCHARGED.					$1340.870	11,229

From 13/6/1630 Hours Until 14/6/1540 Hours . Vessel remained at the berth awaiting tugs Available for Outward Hansourrs.

CARGO ON BOARD ON ARRIVAL 12 773 Tons General Cargo (IN KILO TONS.)

CARGO ON BOARD ON SAILING BALLAST

REMARKS:

(IF NECESSARY ALSO USE REVERSE OF THIS SHEET FOR REMARKS AS TO TIME LOST, ETC.)

MASTER'S SIGNATURE

AGENT'S SIGNATURE

BEREZNIBI
2nd PAGE

TIME LOST

DATE	HATCHES	BEASCHE
0/6/87 2045 2115	2,	LACK OF ELECTRICITI
9/6/87 1500 1610	4,5,	KAINING
3/6/87 1020 1035	1,	OPENING TREENIECKS
2/6/87 1500 2000	1,2	UNLASHING DECK CARGO

HASTER

AGENT

PUERTO EXTRANJERO

MM. TAFCO

LATTAKIA - S.A.R.

Dear Sirs,

Re : NOTICE of READINESS

This is to notify officially that the good ship m. s. "LA PLATA" of which I am Master, his duly arrived at your port this 29 th day of JANUARY 1979 at 6:00 Hours local time, and is ready in every respect to commence discharging - loading of 10509,963 Tons Sugar according to conditions of Charter party.

Free Pratique granted 28/1/1979 a 10:30 Hours local time.

Your acknowledgement is requested on attached copies.

Yours faithfully.
MASTER

Notice of Readiness received and accepted this 29 th day of January 1979 at 08:15 Hours local time.

TAFCO

MINISTERIO DE MARINA MERCANTE Y DE PUERTOS
DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION

M/V "LA PLATA" AT LATTAKIA 28/1/79.- 3/3/79

STATEMENT OF FACTS

ARRIVED AT LATTAKIA		28/1/79	AT	06.00	HRS LOCAL TIME
FREE PRATIQUE GRANTED		28/1/79	AT	10:50	HRS LOCAL TIME
NOTICE OF READINESS RECEIVED & ACCEPTED		29/1/79	AT	08:15	HRS LOCAL TIME
PILOT BORDED		16/2/79	AT	14:50	HRS LOCAL TIME
MOORED ALONG SIDE QUAY		16/2/79	AT	15:46	HRS LOCAL TIME
COMMENCED DISCHARGING		17/2/79	AT	08:25	HRS LOCAL TIME
COMPLETED DISCHARGING		03/3/79	AT	17:45	HRS LOCAL TIME
QUANTITY DISCHARGED	10604.863 TONS SUGAR AS PER IMPORT MANIFEST				
SALLED FROM LATTAKIA		03/3/79	AT	19:00	HRS LOCAL TIME

TIME USED FOR DISCHARGING

17/2/79	FROM	08:25	HRS	TILL	18:25	HRS	HOLD	No. 5-4-5-	6 GANGS
18/2/79	FROM	08:05	HRS	TILL	17:30	HRS	HOLD	No. 2-3-4-	6 GANGS
19/2/79	FROM	08:05	HRS	TILL	18:30	HRS	HOLD	No. 1-2-3-4-	5 GANGS
20/2/79	FROM	08:15	HRS	TILL	17:30	HRS	HOLD	No. 2-3-4-5-	6 GANGS
21/2/79	FROM	07:45	HRS	TILL	18:30	HRS	HOLD	No. 2-3-4-	6 GANGS
22/2/79	FROM	07:50	HRS	TILL	18:00	HRS	HOLD	No. 1-2-3-4-	6 GANGS
23/2/79	FROM	08:10	HRS	TILL	17:15	HRS	HOLD	No. 2-3-4-	6 GANGS
24/2/79	FROM	10:45	HRS	TILL	18:15	HRS	HOLD	No. 2-3-4-	6 GANGS
25/2/79	FROM	08:05	HRS	TILL	17:45	HRS	HOLD	No. 1-2-3-4-	6 GANGS
26/2/79	FROM	08:15	HRS	TILL	17:45	HRS	HOLD	No. 1-2-3-4-	6 GANGS
27/2/79	FROM	08:15	HRS	TILL	18:55	HRS	HOLD	No. 1-2-3-4-5-	6 GANGS
28/2/79	FROM	08:15	HRS	TILL	18:00	HRS	HOLD	No. 1-2-3-4-5-	6 GANGS
01/3/79	FROM	08:05	HRS	TILL	18:00	HRS	HOLD	No. 1-2-3-4-5-	6 GANGS
02/3/79	FROM	08:00	HRS	TILL	17:00	HRS	HOLD	No. 2-3-4-5-	5 GANGS
03/3/79	FROM	08:00	HRS	TILL	17:45	HRS	HOLD	No. 2-3-4-	5 GANGS

RECEIVERS REMARKS: RAIN PERIOD TO BE CONSIDERED AS PER HARBOUR MASTER OFFICIAL REPORTS.

A G E N T S

AS AGENTS ONLY

RECEIVERS

TAFCO

MINISTERIO DE MARINA MERCANTE Y DE PUERTOS
M/N. LA PLATA
EMPRESA NAVIERA NACIONAL

9. Relación entre el Contrato de Fletamento y el Conocimiento de Embarque

Finalmente y continuando con el Contrato de Fletamento, hablaremos de su relación con el Conocimiento de Embarque, que aún cuando este documento será objeto del siguiente tema, nos servirá de introducción a este.

Las legislaciones marítimas suelen exigir un escrito para acreditar la existencia de la relación jurídica entre partes en el fletamento, siendo la póliza de fletamento (*Charter Party*, para los ingleses; *Fracht Kontrakt*, para los alemanes; *Contratto di noleggio,* para los italianos, etc.), el documento que establece las condiciones de un fletamento para el alquiler de un buque o de una parte de este; sin embargo, la falta de este requisito no afecta la validez del contrato, que se perfecciona por el simple consentimiento de las partes y cuya naturaleza es por tanto consensual; mientras que el Conocimiento de Embarque está orientado a servir de prueba al contrato, pues constituye una presunción del recibo a bordo de las mercancías embarcadas, así como una evidencia de los términos y condiciones en que se efectúa la transportación de mercancías por vía marítima, entre otras funciones.

El Conocimiento de Embarque según manifiestan los tratadistas, es el reconocimiento por el capitán de las mercancías que este acepta transportar en el buque, cuyo documento, en representación de las mercancías embarcadas, y como título de crédito negociable, ha extendido su campo de aplicación a las transportaciones mixtas de mar y tierra, incluidas las negociaciones de mercancía mediante las operaciones de venta de acuerdo a las condiciones pactadas según los términos del INCOTERMS y que por medio de operaciones bancarias alcanza toda su gran utilidad con motivo del transporte marítimo.

Como manifestara el tratadista español José María Garibi: "el Conocimiento de Embarque no es un contrato entre el armador y el cargador porque este debe efectuarse antes, pero sí constituye una excelente prueba de los términos en que se efectúa el transporte". Sin embargo, a *contrario sensu* el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, conocido como las Reglas de Hamburgo, reconocen en el Conocimiento de Embarque un Contrato de Transporte Marítimo y no una evidencia de este, al decir en una de sus partes que se trata de un medio regulador de las normas del Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías, dándole la misma jerarquía que la del contrato.

También hay quienes consideran que dado el carácter autónomo del Conocimiento de Embarque y tratándose de un acto posterior al Contrato de Fletamento, la atención a los términos del Conocimiento se hace con vistas a revelar en consecuencias, las últimas voluntades expresadas por los contratantes, por lo que la preferencia en la interpretación debe ser la del Conocimiento de Embarque; sin embargo cuando el fletador le entrega el Conocimiento de Embarque a una persona ajena al Contrato de Fletamento, de hecho se produce una nueva relación jurídica del armador con ese tercero de acuerdo a los términos del Conocimiento de Embarque, lo que equivale a una dualidad contractual con obligaciones para el armador, aun cuando se establezca en el Contrato de Fletamento que el capitán no pueda emitir un conocimiento que contradiga este, situación que se hace mas contradictoria cuando el embarcador recibe un Conocimiento de Embarque original y lo endosa al fletador.

No obstante, nos adherimos al criterio de que en caso de incompatibilidad entre el Contrato de Fletamento, y el Conocimiento de Embarque, debe prevalecer el Contrato de Fletamento y es por ello que al Conocimiento se le incorporan lo que se acuerde en el Contrato de Fletamento bajo el cual se encuentra el buque en el que se ha realizado el cargamento amparado por ese Conocimiento de Embarque empleándose el término " *... and all other conditions as per Charter Party*", es decir, y las demás condiciones de acuerdo al Contrato de Fletamento.

Sin embargo, cuando un Conocimiento de Embarque es expedido por un buque fletado y los términos de ambos son incompatibles o además de cuestionarse si el embarcador ha contratado con el armador o el fletador, es decir, si el capitán ha firmado como agente del fletador o del armador, teniendo en cuenta que el capitán es un empleado del armador, excepto en los casos de Fletamento a Casco Desnudo, conforme se haya acordado entre el armador y el fletador de que el capitán, sea nominado por el armador, en cualquiera de las modalidades contractuales, en estos casos las reglas de aplicación son las siguientes:

1) Si el buque ha sido fletado a Casco Desnudo, se constituye un compromiso con relación al C/E entre el fletador y el cargador.

2) En el caso de un fletamento por viaje, el vínculo es entre el armador y el cargador, siempre que el contrato tenga la cláusula conocida como *Cesser Clause* (la responsabilidad del fletador cesa con el embarque de la mercancía).
3) En los casos de fletamento a tiempo, el C/E suscrito por el capitán establece una relación compromisoria y directa entre el que tiene el Conocimiento de Embarque (*holder*) y el armador; sin embargo si el fletador le presenta al capitán para su firma un Conocimiento de Embarque, cuyo contenido vaya más allá de las obligaciones que se establezcan en el Contrato de Fletamento, el fletador se obliga a indemnizar al armador por todos los daños sufridos como consecuencia del exceso de sus obligaciones.

Estas variantes que hemos citado en los casos de buques fletados por terceros donde es emitido un Conocimiento de Embarque, a modo de resumir el tema relativo al Contrato de Fletamento y clases que rigen en el mercado internacional, son de gran importancia pues constituyen formas que contribuyen en gran medida a buscar soluciones en casos análogos en cuanto al vínculo y la responsabilidad que surgen de las relaciones entre partes en el Contrato de Fletamento, a tenor del Conocimiento de Embarque, documento este que es objeto de estudio en el próximo tema.

VII. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y OTROS DOCUMENTOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO. MODALIDADES PRINCIPALES EN OPERACIONES DE CARGA INHERENTES AL TRANSPORTE

1. El Conocimiento de Embarque

En la explotación del transporte marítimo intervienen una diversidad de documentos, estando entre los de mayor importancia el Conocimiento de Embarque, este es un documento expedido por el capitán de un buque o su agente al embarcador de la mercancía, la que es colocada a bordo de este para su transportación hacia un destino señalado en el Conocimiento, el cual representa, a priori, una evidencia por escrito de la carga entregada al buque y la acreditación de su recibo por parte del capitán, por lo que como señalará Garrigues, la promesa de entrega suscrita por el capitán en su propio nombre se convierte en la declaración primordial del Conocimiento de Embarque, transformándolo de simple recibo en un título de legitimación frente al capitán.

Este documento posee una naturaleza similar en su actuar a la de la Carta de Porte en el transporte terrestre y a la Guía Aérea en el transporte aéreo, pero con determinadas peculiaridades dadas las características del medio donde es transportada la mercancía, la mayoría de las ocasiones en volúmenes considerables y a grandes distancias por una vía que suele resultar hostil en múltiples momentos.

1.1. Funciones del C/E (Conocimiento de Embarque)

Este documento en la actualidad realiza diversas funciones, se pueden citar como las principales que ejecuta las siguientes: actúa como un recibo de las mercancías; como un documento probatorio de los términos de embarque o evidencia del contrato de transporte de la mercancía y como título valor o negociable de la mercancía transportada por el buque.

1.1.1. Como recibo

El Conocimiento de Embarque es, a priori, la entrega y recepción de la carga para ser transportada porque su primera función es la de recibo, mediante el cual es reconocido por el capitán de la embarcación la recepción de determinadas mercancías a bordo para su transportación, es decir, actúa de forma integral en función de recibo acreditativo de que el comerciante o su agente han hecho entrega al buque de la mercancía para su transportación y esta llegó al destino consignado en el Conocimiento de Embarque, colocando al capitán del buque con plena responsabilidad ante dicha carga, y por lo tanto es una forma de acreditar el embarque. Se deben consignar en el documento, los particulares siguientes:

a) Descripción de la carga y su marcaje.
b) Números de bultos.
c) Peso.
d) Volumen.
e) Embarcador.
f) Receptor/consignatario.

También contendrá, el nombre del buque, matrícula y su porte, el puerto de destino, así

como las condiciones del flete, si es pagadero a destino o ha sido pagado antes.

Algo que debemos señalar, es que se aprecia en algunos Conocimientos de Embarque, la frase siguiente: "*Shipped on board in apparent good order and condition, weight, measurement, marks, numbers, quality, contents and value unknown...*" (Embarcado en aparente buen estado y condición, peso, medida, marcas, números, calidad, contenido y valor desconocido).

Al quedar reflejado en un Conocimiento de Embarque, que el peso, la cantidad y las condiciones son de origen desconocidos, se pierde el carácter de recibo, puesto que la carga de la prueba se invierte, por lo que el embarcador debe velar porque estos particulares se recojan en el Conocimiento de Embarque, pues de no aparecer, prevalece la cláusula impresa referente a que son desconocidos.

No obstante, aquellos Conocimientos de Embarques que se emitan al amparo de las Reglas de la Haya, es decir, que establezcan que deben ser aplicados los términos de dichas reglas, debe observarse lo establecido en sus artículos 3 y siguientes, relativo a los particulares que deben reflejarse en los Conocimientos de Embarque como medio identificativo de la carga (Ver Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de Conocimiento de Embarque. "Reglas de la Haya").

Otro aspecto de gran importancia a considerar es lo relacionado con las frases "embarcado" o "recibido" y cuyo empleo va en relación con la fecha del embarque. La primera se emplea en los Conocimientos de Embarque que se extienden cuando realmente la carga ha sido embarcada, mientras que la frase "recibido" se emplea en los Conocimientos que son emitidos antes de haber embarcado la carga, como son los casos en que las mercancías se depositan, pues el buque no ha llegado.

Para evitar confusiones, las Reglas de La Haya en su artículo 3, inciso 7 dice textualmente:

> Cuando las mercancías hayan sido cargadas, se pondrá en el Conocimiento que el porteador, el capitán o el agente del porteador entreguen al cargador, si este lo solicita, una estampilla que diga "Embarcado" con la condición de que si el cargador ha recibido antes algún documento que dé derecho a dichas mercancías, restituya este documento contra la entrega del Conocimiento previsto en la estampilla "Embarcado". El porteador, el capitán o el agente tendrán igualmente la faculta de anotar en el puerto de embarque, sobre el documento entregado en primer lugar, el nombre o los nombres del buque o de los buques en que las mercancías han sido embarcadas y la fecha o las fechas del embarque, y cuando dicho documentos haya sido anotado en esta forma será considerado a los efectos de este artículo, si reúne las menciones del artículo 3, párrafo 3, como si fuese un Conocimiento con la estampilla de "Embarcado".

1.1.2. Como medio de prueba

Otra función que realiza el Conocimiento de Embarque es la de documento probatorio de los términos del embarque o como dirían algunos tratadistas, es un título probatorio de hechos relativos a un transporte marítimo. En síntesis podemos decir, que constituye una evidencia de las condiciones pactadas contractualmente para la transportación de la carga por vía marítima.

Esta función del Conocimiento de Embarque ha motivado diversas polémicas al ser considerado por algunos como un contrato de transporte, basándose entre otros en los casos de mercancías a transportar en buques de línea donde no opera el Contrato de Fletamento, por lo que el Conocimiento de Embarque actúa como un Contrato; es decir, en el caso donde las mercancías de un embarcador integran solamente una parte del cargamento que el buque debe transportar, o en los casos de transporte bajo condiciones de línea regular, el Contrato de Fletamento aparece materializado por el Conocimiento de Embarque, no así cuando existe en la operación un Contrato de Transporte.

Es por ello, que consideramos que este documento no es en sí un contrato *persé* sino una prueba de los términos del contrato, puesto que el verdadero entra en vigor con anterioridad a la firma del Conocimiento de Embarque, lo que permite al embarcador incluso, en caso de conflicto resultante de los términos del contrato demostrar el compromiso contraído por el armador con anterioridad a la firma del C/E.

Es muy dudoso si el embarcador encuentra que existe alguna provisión con la cual él no está satisfecho, o que el mismo no contiene provisión que fue antes circulada, que él aún en tiempo solicitara las mercancías del buque para ajustarse a lo pactado; de lo que no está impedido es de aportar prueba en una fecha posterior a mostrar que existía un contrato, el cual fue suscrito antes que el C/E fuera firmado y que difiere de lo que aparece en el C/E.

Se debe recordar que el embarcador no es parte que interviene en la preparación del C/E y que no lo firma. Como señalara Lord Goddard, el C/E aparece firmado por una parte solamente y entregado por esa parte al embarcador, por lo general después que las mercancías han sido colocadas a bordo.

Es por todo ello, que queda bien definido que el C/E no es por sí mismo el contrato entre el armador y el embarcador de las mercancías y como bien manifestara Lord Esher, cuando existe un Contrato de Fletamento, el C/E no es más que un simple recibo. Al mismo tiempo, hay que añadir que cuando el C/E es aceptado es innegable que constituye una excelente prueba de los términos del contrato, salvo prueba en contrario.

De lo anteriormente expuesto, podemos comprender por qué la gran discrepancia entre el Conocimiento de Embarque y el Contrato de Fletamento como fue señalado en el Tema IV, pero somos de la opinión que ha de prevalecer el Contrato de Fletamento, y es ahí la fuerza del señalamiento tan categórico de Lord Esher, evidenciándose el carácter secundario del Conocimiento de Embarque con relación al Contrato de Fletamento, como se establece en el artículo 653 del Código de Comercio de Cuba al referirse a la condición supletoria del Conocimiento de Embarque en ausencia de una Póliza de Fletamento firmada a la llegada del cargamento.

Sin embargo, observamos que la evolución y el desarrollo de que ha sido objeto el comercio han ido situando el Conocimiento de Embarque en un plan más relevante, al extremo que algunos tratadistas le dan preferencia sobre el Contrato de Fletamento por ser el Conocimiento posterior al Contrato y al decir de algunos refleja la última voluntad de las partes, aunque consideramos que en el orden estrictamente jurídico el Conocimiento de Embarque no ha sido concebido como un documento contractual, sino como un recibo de la mercancía depositada a bordo del buque y a su vez un tanto probatorio de los términos de embarque. Lo anterior no niega el hecho de que dada la gran influencia de los usos y costumbres en el ámbito de aplicación de las normas de derecho marítimo, el Conocimiento de Embarque haya sido equiparado a la categoría de Contrato de Transporte Marítimo perdiendo su actual carácter supletorio del Contrato de Fletamento, pues en el aspecto práctico y operativo es usual que el comerciante sólo tenga acceso al Conocimiento de Embarque, no al Contrato de Fletamento, cuyo documento constituye el basamento jurídico de su reclamación con relación a su carga, lo que ocurre no sólo en las transportaciones de líneas regulares, situación esta que ha ido permitiendo sustentación de que el Conocimiento de Embarque se incorpore a la categoría de contrato.

1.1.3. Como título negociable

Es también el Conocimiento de Embarque un instrumento negociable mediante el cual las mercancías que en él se describen pueden pasar del embarcador al consignatario por la simple entrega, por cesión o por endoso de este, junto con los derechos que emanen del contrato del transporte y evidenciado por ese documento. Aún cuando no es una letra de cambio que se transfiere por la entrega de buena fe, tiene al igual que la letra de cambio la condición de título valor, sólo que constituye una categoría de estos y que al decir del profesor colombiano Peña Castrillón: "es un título de tradición o representativo de mercancías, que da al poseedor el derecho exclusivo de disponer de las mercancías que en ellos se especifiquen"; es decir, remontándose al derecho romano, estamos ante la *traditio* del derecho mercantil, que significa que la entrega del título conlleva la trasmisión del derecho que se incorpore, en otras palabras, posibilita la transmisión de la propiedad; lo que en el caso del Conocimiento de Embarque son las mercancías, en cualquiera de sus formas de emisión a lo que hace referencia el Código de Comercio de Cuba en el párrafo primero de su artículo 708, aunque se considera que la forma más pura de tradición es a la orden a la que nos referiremos más adelante.

Para algunos tratadistas, esto equivale a la entrega de la cosa en sustitución de la tradición del título haciendo posible, que las mercancías puedan incluso ser vendidas en tránsito, ya que la posesión es quien da la fuerza, lo que sería un derecho de disposición real aunque no un derecho real en sentido estricto jurídicamente hablando, lo que es conocido como la teoría de la representación.

En nuestra opinión, aceptar esta teoría sería negar el principio mismo de los títulos de tradición, de que la posesión del título es la posesión de la mercancía, lo que es considerado una posesión jurídica aunque no material, pero le permite al titular disponer de las mercancías como si realmente las tuviese.

El propio Código de Comercio, en el párrafo segundo del artículo 708, describe lo que pudiera ser considerado un título de tradición al decir: "En ambos casos, aquel a quien se transfiera el Conocimiento adquirirá sobre las mercancías expresadas en él todos los derechos y acciones del cedente o del endosante".

Por consiguiente, todo consignatario de las mercancías que hayan sido descriptas en un C/E y el endosatario de este, al cual ha pasado la propiedad de esas mercancías, tendrá el carácter de dueño y estará sujeto a las mismas obligaciones con relación a dichas mercancías como si el contrato representado por el C/E hubiese sido suscrito por él, lo que hace que desde el punto de vista de valor y por representar mercancías, se trata para el consignatario o endosatario de una prueba concluyente contra el capitán o signatario del C/E, aún cuando esa carga no haya sido embarcada correspondiéndoles a estos probar la veracidad de que realmente no fueron embarcadas.

Ahora bien, tomando en consideración los términos que se establecen en las Reglas y Usos Uniformes relativas a créditos documentarios y que se insertan en este trabajo, el Conocimiento de Embarque es sin duda y desde el punto de vista jurídico un título de crédito que confiere un derecho real sobre la carga y a su vez posibilita al embarcador el cobro de la mercancía embarcada sin que haya llegado a destino.

El artículo 27 inciso A de las citadas reglas dice:

> A menos que el crédito exija expresamente un documento de transporte a bordo, o que el documento presentado sea inconsistente con otras estipulaciones del crédito o con el Artículo 26, los bancos aceptarán un documento de transporte que indique que la mercancía ha sido tomada a cargo o recibida para embarque.

El Conocimiento de Embarque también se emplea como un documento de garantía para el banco, ya que puede convenirse y así establecerse en las condiciones del crédito, que el C/E sea consignado al banco acreditante, lo que le permitiría tener el control de la carga y garantizar que le sea reembolsado el crédito.

1.2. Formas de emisión

Dentro de la función del Conocimiento de Embarque como título negociable son de significativa importancia, sus formas de emisión, así como el llamado C/E limpio o también denominada "*clean* B/L", dadas sus incidencias en las operaciones monetarias y crediticias.

En cuanto a las formas de emisión propiamente, podemos decir que son tres:

1. A la Orden, que es cuando el capitán se obliga a consignar que la mercancía será entregada, a los receptores, sean los consignatarios de esta, terceros o endosatarios, por lo que puede ser transferido por endoso a un tercero, siendo negociable, incluso contra una carta de crédito; cuando el endoso se realiza por el acto de firmar la persona a la que va consignado el Conocimiento, se conoce por "endoso en blanco" convirtiéndose de hecho en un Conocimiento al Portador. Esta forma de emisión hace que el C/E se convierta en un genuino título de la propiedad, por lo que es considera, la forma más pura de tradición.

   Cuando el Conocimiento es emitido con el señalamiento de que la mercancía ha de ser entregada al destinatario o al que este ordene, su forma es únicamente a la orden.
2. Nominativos cuando son extendidos por el capitán a la persona especialmente determinada, no pudiendo ser endosados ni son negociables y solo pueden ser trasmitidos por cesión, ya que el endoso es sólo del conocimiento a la orden.
3. El Conocimiento de Embarque Al Portador es cuando la trasmisión se produce mediante la simple entrega del documento, es decir, el tenedor de este le asiste el derecho al beneficio pudiendo exigir la entrega del cargamento, amparado en la simple presentación del Conocimiento de Embarque.

1.3. El Conocimiento de Embarque Limpio

En cuanto al C/E limpio o *clean* B/L, debemos manifestar que la propia evolución del comercio marítimo ha ido desplazando la figura del naviero, colocando al transporte como un elemento complementario y no determinante, razón por la que los C/E no deben tener enmiendas, añadiduras ni remarcas, como ha publicado el propio BIMCO (Baltic and Internacional Maritme Conference) y que es una organización propiamente de armadores.

El artículo 34 de las Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios, en sus incisos a) y b) dice:

a) Un documento de transporte limpio es un documento que no contiene cláusulas o ano-

taciones sobre añadidas que hagan constar expresamente el estado defectuoso de las mercancías o del embalaje.

b) Los bancos rechazarán los documentos de transporte que contengan tales cláusulas o anotaciones, salvo que el crédito estipule expresamente las cláusulas o anotaciones que se puedan aceptar.

Este tema del C/E limpio ha provocado serios conflictos entre embarcador–transportistas–receptor, pero es indudable que aún cuando el transportista no pretenda obstaculizar el comercio mediante anotaciones hechas al C/E y este pueda observar su plena eficacia, hay que tomar en consideración que el C/E establece la presunción de que el transportista ha recibido la carga asumiendo la responsabilidad sobre la conservación y custodia de esta salvo prueba en contrario, hasta su entrega y por ello es necesario que la mercancía que reciba esté en aparente buen orden y cuidado, para evitar precisamente las reservas o remarcas, aunque en algunas ocasiones se emplea el *Mate's Receipt* o recibo del primero.

La importancia que tienen los Conocimientos de Embarque en los procesos de cobros y pagos de las mercancías a través de los bancos, ha provocado el empleo de algunos mecanismos para tratar de hacer valederos los C/E que tienen problemas, como podrán observar en el comentario que a continuación les ofrecemos:

> El Conocimiento de Embarque en las manos de un portador de buena fe es la llave con la cual se puede abrir la puerta de cualquier almacén y un documento negociable mediante el cual los derechos de propiedad descritos en este pueden pasar de persona a persona y los derechos emanados del contrato pueden pasar de los cargadores al portador. Se apreciará ahora de inmediato, lo que hagan las partes en el contrato que tienda a disminuir el valor del documento que será considerado como valedero. La emisión de cartas de garantías a cambio de C/E limpios está generalmente mal mirada y considerada práctica fraudulenta en la que está envuelta una declaración falsa en cuanto al aparente orden y condición de las mercancías que se describen en el C/E. De la otra parte, en ciertos casos de una disputa de buena fe entre los cargadores y el armador, o cuando circunstancias en las cuales ninguna de las partes será culpada por la emisión de una carta de garantía o indemnización a cambio de un C/E limpio, la práctica puede ser considerada conveniente a todas las partes.

Sin embargo, cuando el C/E representa una condición de las mercancías conocidas como falsas y el documento intenta que sea aceptado por los bancos y consignatarios, en cuyas manos el título de propiedad descrito en el C/E pudiera caer apropiadamente; la emisión de una carta de garantía puede ser descrita solamente como una práctica fraudulenta en la cual los armadores de prestigio no toman parte. Es una práctica de engaño, obligando a bancos y consignatarios a adelantar dinero contra un endoso que no es cierto en cuanto a las condiciones de las mercancías que en él se describen. Es un engaño que no puede ser descubierto, o que pueda descubrirse cuando por ejemplo un asegurador paga una reparación por daños a la carga y posteriormente busca ejecutar los derechos de recuperación del asegurado con respecto al armador bajo las disposiciones de cualquier legislación que apliquen las Reglas de la Haya.

Cualquiera que sean las circunstancias, no es propio que los bancos o los compradores de las mercancías que han sido desorientados por la descripción de estas en el C/E tengan que recuperar del armador debido a lo dispuesto en materia de indemnización. Tales partes están, como los tribunales han señalado, comprando mercancías no pleitos. Además, puede así suceder que por alguna razón u otra, sus derechos pueden ser derrotados o ellos no puedan recuperar sus pérdidas. La fe es la base del comercio y los C/E son documentos sobre los cuales el comercio marítimo e internacional se ha construido hace tiempo. Si los porteadores de tales documentos, no pueden confiar en ellos y aceptarlos a la luz de su valor, las desventajas para la comodidad comercial sobrepasarán los derechos teóricos bajo la carta de garantía.

Se debe recordar también que la práctica de autorizar una carta de garantía a cambio de B/L limpio, suprimiendo hechos materiales de los cuales el consignatario debió tener conocimiento, pudieran reaccionar en desventaja para el armador. Esto sucedió hace algunos años, cuando los cargadores de una partida de jugo de naranja en barriles indujeron al armador a emitir un B/L, reconociendo el recibo de una partida "en aparente buen orden y condición", sabiendo que los barriles eran viejos, frágiles y con salideros al momento del embarque. Como ya hemos visto teóricamente, el armador sufrirá en primer lugar porque habiendo emitido un C/E limpio y descargado las mercancías en condición distinta a las descritas en el C/E, no tendrá otra defensa para la reclamación que las reglas de los actos propios. Visto que la partida de barriles era defectuosa antes del embarque, el armador no podía antes de este, exonerarse dentro de las

excepciones de responsabilidad contenidas en las reglas, debido a estar incapacitado de mostrar una causa de daños o pérdidas en el período al cual las reglas se aplican, pudiendo citar como ejemplo desde la fecha de la carga de mercancías en el buque hasta la descarga de este. Cuando los barriles de jugo de naranja llegaron al puerto de descarga, habían sufrido considerables pérdidas y debido al C/E limpio el armador pagó la reclamación, más tarde puso pleito a los cargadores bajo los términos de la carta de garantía.

Los cargadores, sin embargo, se negaron a pagar y alegaron que la carta fue emitida por ellos sobre la base de una complicidad con el armador para falsear la condición de los barriles y era por lo tanto de imposible cumplimiento. También, que los compradores conscientes de la verdadera condición de los barriles a la hora del embarque, no tenían acción de recobro contra el armador basada en la emisión de un C/E limpio y que por lo tanto el armador no tenía obligación de transar la reclamación hecha por los consignatarios, por lo que el tribunal decidió que el armador y sus protestas en el C/E que el sabía falso y el cual él intentaba que debía pasar por las personas que recibieron el C/E y que, por lo tanto, todos los elementos de la culpa ajena por engaño estaban presentes. Bajo las circunstancias, el tribunal se inclinó a decidir que la promesa de indemnizar al armador contra cualquier pérdida derivada de esta falsa declaración no era ejercitable. Así los efectos de la emisión de una carta de garantía rebotaron contra el armador.

Hay circunstancias en las cuales no figura el elemento engaño y en donde las partes tienen justificación para llegar a un arreglo, ejemplo en el caso de una verdadera discrepancia sobre el aparente buen orden y condición. Sin embargo, el punto de vista comúnmente aceptado, en cuanto a la práctica comercialmente aprobada, deja la puerta abierta a algunos cargadores para ocultar su negligencia en detrimento de los compradores y de la confianza comercial general. Por esta razón, la llamada general es que esta práctica debe abolirse.

1.4. El *Mate's Receipt* (Recibo del Piloto o del Primero)

Este documento es emitido por el primer oficial del buque y en él se describen las mercancías embarcadas y su estado, por lo que en caso de que la carga no aparente tener buen orden y condición, debe hacerse la correspondiente observación; es por ello que este documento, aun cuando se emite generalmente bajo los términos y condiciones del Conocimiento de Embarque, en ocasiones suele emplearse para resolver a priori los problemas relacionados con dificultades que presente la carga o el propio embalaje, de forma tal que se hagan solamente las observaciones en el *Mate's Receipt* y se conserva limpio el Conocimiento de Embarque para de esta forma no afectar la transacción comercial en el orden económico. Sin embargo, esto ha sido muy combatido, pues se plantea que si el recibo no es limpio tampoco podría serlo el Conocimiento, por lo que en la práctica los armadores ante un reclamo del comerciante de que el C/E se mantenga limpio a pesar que persistan las dificultades con la carga embalada, solicitan en muchos casos una carta de garantía al efecto.

Este documento no tiene el carácter de título negociable, lo que no permite la transmisión de la propiedad de la carga, y el embarcador debe reclamar del capitán la entrega del Conocimiento de Embarque, pero sí constituye en primera instancia una evidencia acerca de la cantidad y las condiciones de la carga embarcada, además sirve para distinguir que el poseedor del *Mate's Receipt* es acreedor a que se le haga entrega del Conocimiento. Este recibo, por lo general, es confeccionado en triplicado para ser entregado uno al embarcador, otro al agente del buque y el otro es conservado por el propio buque.

Tomando en consideración la supeditación de este documento al Conocimiento de Embarque, es considerado, por lo general, como un recibo provisional de la carga, ocurriendo en muchas ocasiones que el transportista tenga como norma la confección previa del *Mate's Receipt* antes de emitir el Conocimiento de Embarque.

En nuestro país, no es usual el empleo del *Mate' Receipt*, aun cuando no existe ninguna disposición normativa que se oponga, por lo tanto es dable su empleo.

1.5. El Conocimiento de Embarque Directo (*Through* B/L)

Otro documento que acredita el transporte marítimo de mercancía es el llamado *Through* B/L o Conocimiento de Embarque Directo y que es una forma de C/E que se emplea cuando las mercancías son transportadas por diversos medios de transporte o por varios transportistas;

este documento cubre todo el recorrido de la carga desde que fue embarcada originalmente hasta su entrega en el destino final.

Un aspecto de suma importancia con relación a este documento, es lo concerniente a los derechos y las obligaciones de las partes en su emisión, ya que si bien es cierto que se trata de un único título hay que tomar en cuenta que las mercancías suelen ser transportadas por diversos medios.

Categóricamente podemos manifestar que la responsabilidad recae sobre el firmante del C/E directo, por lo tanto debe responder ante cualquier daño o pérdida que la mercancía pueda sufrir durante el trayecto.

En su obra *Derecho y legislación marítima,* el autor español Francisco Fariña cita una sentencia francesa de 1953 en la que se establece que el conocimiento directo, careciendo de reservas, implica la responsabilidad del primer transportista marítimo respecto a los cargadores, en su calidad de comisionista de transporte. Continúa diciendo Fariñas, que en este concepto, ese primer transportista es responsable de la llegada en buen estado de la mercancía a su destino último, respondiendo no sólo de sus actos personales, sino además de los demás transportistas.

En el aspecto práctico esta es una actividad muy compleja, pues trata de asumir responsabilidades de funciones de naturaleza diferente como lo es el transporte marítimo, del aéreo y el terrestre, donde el primer transportista asume la responsabilidad de la transportación de la carga desde el punto de origen al de destino final.

Esta función ha sido remplazada por la del agente expedidor, quien conociendo las características de la carga, su origen y destino, los particulares de la transacción y los intereses de su cliente procede al estudio de los medios y rutas apropiadas, dado su nivel de especialización y se ocupa de contratar los diferentes medios de transportación que intervendrán, atendiendo esta parte del negocio a nombre de sus principales, arreglando la documentación adecuada al tipo de transporte (B/L, Air Way Bill u otro), por lo que son conocidos estos agentes como los arquitectos del transporte, toda vez que constituyen el vínculo de la cadena que mueve el transporte internacional de mercancías entre diferentes países, organizando el transporte terrestre, marítimo y aéreo.

Con el desarrollo del comercio, el transporte multimodal ha ido tomando auge, por lo que en la actualidad existen múltiples firmas dedicadas a la coordinación y contratación de los diferentes medios de transporte que se emplean durante una operación de transporte combinado o multimodal; para esto hay grandes redes de oficinas y sucursales que les permiten ofrecer un servicio integrado, e incluso les pueden proponer a sus clientes las rutas más favorables para el transporte de mercancías según, el tipo de carga, siendo valiosísimo el asesoramiento del agente en cargas frágiles, llegando incluso a cooperar para las coberturas de seguro con los corredores con el propósito de proteger los intereses de su cliente, en supervisar el movimiento de las mercancías.

1.6. El *Cover Bill of Lading*

La evolución constante y el desarrollo del transporte de mercancías por vía marítima, es decir, el comercio marítimo ha motivado transformaciones en los medios de transportación, con tecnologías sofisticadas y muy avanzadas, así como en los propios mecanismos operacionales.

Estos nuevos sistemas de transporte han introducido también cambios en la documentación para satisfacer los requerimientos de estas modalidades, cuyos sistemas de transportación buscan una mayor celeridad en las operaciones de la carga y descarga con disminución en los períodos de tiempo y el consiguiente ahorro económico, además de la humanización del trabajo. Así podemos observar, la introducción de nuevos términos comerciales que se pudieran ajustar a los requisitos de este transporte como es el "multimodal", tanto en el tráfico de contenedores como en el *roll on roll off,* cuya regulación es recogida por primera vez en la edición del Incoterms 1980, que contempla reglas apropiadas a estos medios de transportación, de las que hablaremos más adelante.

También en el ámbito de la documentación marítima fue emitido el llamado *Cover Bill of Lading*, que se emplea en la transportación de carga contenerizada y que aunque no posee las características propias del C/E como tal, en cuanto al aspecto negociador y comercial, es un documento que implica responsabilidad jurídica tanto para el expedidor como para el transportista.

Este documento abarca varios C/E emitidos con relación a la carga, cuando intervienen varios cargadores, por lo que cubre tanto la propia carga como el contenedor, permitiendo la

imputación de responsabilidad a priori en el supuesto de que haya sido quebrantado el precinto aduanal durante el tiempo que el contenedor precintado haya estado bajo el cuidado de la tripulación, es decir, desde su aceptación por el mando del buque hasta su entrega en destino final, salvo prueba en contrario.

1.7. Reglas internacionales que rigen el transporte marítimo de mercancías

Al referirnos a este punto, lo hacemos pensando en los tres instrumentos jurídicos vigentes que regulan el transporte marítimo de mercancías y que son: el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de Conocimiento de Embarque, conocido como "Reglas de la Haya", 1924; el Protocolo de Bruselas modificativo de las Reglas de la Haya, denominado Reglas Visby y el Convenio de Naciones Unidas para el Transporte Marítimo de Mercancías o Reglas de Hamburgo.

Las Reglas de la Haya de 1924 tienen sus antecedentes en la denominada Ley de EE.UU., "Ley Harter (Harter Act) de 1983 y donde se puso de manifiesto el interés de conciliar los criterios de los comerciantes y los porteadores, todo lo cual redundó en la Conferencia de 1914 en la Haya, Holanda, interrumpida esta por la primera guerra mundial que tuvo inicio en esa fecha, pero a la terminación de esta y debido a los desvastadores resultados económicos que dejó como secuela, comenzaron a producirse hechos de robo, saqueos y asaltos a los cargamentos estacionados en puertos e incluso las cargas a bordo de las embarcaciones, lo que provocó grandes contradicciones entre transportistas y comerciantes, dando origen a un llamamiento internacional que culminó con la Conferencia celebrada en la Haya en 1921 y que luego de las modificaciones de 1922 y 1923 concluyó en 1924 en Bruselas con la firma del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de Conocimiento de Embarque, unificados bajo un régimen jurídico los Conocimientos que fueran emitidos por los transportistas de los países signatarios.

Estas reglas, aún cuando tienen un marcado interés a favor del transportista, lograron establecer un equilibrio en relación con la situación existente y las contradicciones entre transportistas y comerciantes.

En esta regla se establecen regulaciones tales como que el porteador no es negligente ni culpable con relación al buque y a la carga; la exoneración de responsabilidad del transportistas por falta náutica; el período de responsabilidad para el transportista con relación a la carga comienza a partir del momento en que la carga es situada a bordo de la embarcación; en cuanto al límite de responsabilidad económica por bulto o unidad es de 100 libras esterlinas, así como otras disposiciones.

Todas estas regulaciones han sido atacadas fuertemente por los defensores del Convenio de Naciones Unidas o Reglas de Hamburgo que más adelante comentaremos.

Nuestro país es signatario de las Reglas de la Haya, las que entraron en vigor para Cuba en enero de 1978.

Estas reglas aunque desempeñaron un papel muy importante en las relaciones que se gestan en el comercio por vía marítima por espacio de más de cuatro décadas, fueron perdiendo virtualidad ante la propia evolución y desarrollo del comercio marítimo, lo que dio lugar a que en el año 1968 se suscribiera en Bruselas las llamadas Reglas Visby, la que introduce algunas enmiendas y sustituciones a las Reglas de la Haya, tales como el incremento del límite de responsabilidad en el orden pecuniario, que de 100 libras esterlinas pasó a $ 870 USD por bulto perdido o extraviado; el incorporar lo relativo a la contenerización y paletización de las cargas, así como otros aspectos, pero todos considerados intrascendentes al no modificar el carácter protransportista que se le atribuye a las Reglas de la Haya.

Si bien es cierto que Cuba no es signataria de las Reglas Visby, las reconoce y acepta como continuadoras que son de las Reglas de la Haya, con actualización de estas, situación que ha conllevado el empleo del término la Haya-Visby.

En 1978, en el mes de marzo fueron aprobadas en Hamburgo, Alemania, durante la Conferencia de Naciones Unidas sobre transporte, las Reglas de Hamburgo o Convenio de Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, reglas diametralmente opuestas a las Reglas de la Haya.

Estas Reglas de Hamburgo son el producto de la pretensión reiteradas de los cargadores de adoptar unas disposiciones en materia de transporte marítimo que se aviniesen a sus intereses, por lo que dada la influencia de la proclividad de apoyo hacia los países subdesarrollados en la

década del 1970 y que por sus propias condiciones se trataba de países cargadores y no transportistas propiamente, fue que se pudieron materializar los propósitos de los defensores de las Reglas de Hamburgo. Estas han sido una constante oposición a las Reglas de la Haya y como tal las calificaron de falta de profesionalidad, e incluso modificaron el carácter evidenciador o probatorio del Conocimiento del Embarque, al decir que este es un medio regulador de las normas del Contrato de Transporte Marítimo, dándole la misma jerarquía que el Contrato de Transporte.

Al mismo tiempo, las Reglas de Hamburgo modifican el régimen pecuniario de responsabilidad de la carga para el transportista, elevándolo a $ 1,090 USD por bulto; eliminó la exoneración de responsabilidad por faltas náuticas; hizo extensivo el ámbito de responsabilidad del transportista en relación a la carga, al establecer que la responsabilidad del transportista nacía en el momento en que la carga fue recibida en el puerto para embarque y hasta la entrega de la mercancía en el puerto de destino. Lo que es más significativo, es la inversión de la carga de la prueba, al decir que el transportista es responsable de los daños que se le causaren salvo que este pruebe lo contrario.

Como es de apreciar, más que beneficiar al cargador, estas reglas tienen un marcado y manifiesto interés que resulta en perjuicio de los transportistas.

El Convenio de Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías entró en vigor el primero de noviembre de 1994, al haber sido ratificado por 20 países como son: Chile, Barbado, Líbano, Rumania, Hungría y 15 países del África: Botswana, Burquina Faso, Egipto, Guinea Ecuatoriana, Kenia, Lesotho, Malawi Marruecos, Nigeria, Senegal, Sierra Leona, Túnez, Uganda, Tanzania y Zambia.

Para concluir este tópico, tenemos que señalar que las tres reglas conservan su plena vigencia, por lo tanto son reguladoras de la transportación marítima internacional de mercancías, lo que es susceptible de algunos enfrentamientos entre transportistas y cargadores cuando los intereses de estos no sean coincidentes y cada una de las partes pretenda el empleo de reglas diferentes, según sea signatario de una u otra.

No obstante, es importante destacar que todas estas reglas tienen como objetivo regular de manera uniforme la transportación marítima de mercancías, buscando la conveniencia práctica de unificar la diversidad de regulaciones y disposiciones legales emitidas por los distintos Estados en la materia, lo que ha constituido un avance importante en las relaciones del comercio y la transportación marítima.

1.8. El Conocimiento de Embarque Tipo

Como fue expresado al principio de este tema relativo al Conocimiento Embarque, sin lugar a dudas, y considerando la gran importancia que revisten otros documentos que se emplean en la transportación marítima de mercancías, el Conocimiento de Embarque es en nuestra opinión el más importante de todos que se utilizan en la actividad.

Muchas son las entidades que emplean sus propios Conocimientos, e incluso tenemos Conocimiento de Embarque por tipo de producto, al igual que ocurre con las pólizas de fletamento; se puede citar a modo de ejemplo el *Nuvoy Bill of Lading*, el *Nuboltwood Bill of Lading y otros*.

Además de estos Conocimientos tipos, podemos hacer referencia a los Conocimientos de Embarque creados por organismos internacionales como son: el Conocimiento bajo la preparación de UNCITRAL y el Conocimiento de Embarque que fuera preparado por los países que eran miembros del CAME; por otra parte tenemos el llamado *Cuba Sugar Bill of Lading*, utilizado en la transportación de azúcar procedente de la República de Cuba.

MODELO DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EMPLEADO EN BUQUES OPERADOS POR NAVIERAS CUBANAS

GENBIL-1976

Conocimiento No.

Referencia No.

Embarcador:

Consignatario:

Notificar a la siguiente dirección:

Pre-Acarreo realizado por: Lugar de recepción por 1er transportista

Buque: Puerto de carga:

Puerto de descarga: Lugar de entrega por 1er transportista:

Marcas y Nos.	Número y clase bultos Descripción de la mercancía	Peso Bruto	Medida:

ORIGINAL

COPIA NO NEGOCIABLE

Particulares suministrados por el comerciante

En caso de trasbordo y/o escalas, las mismas no tendrán lugar en territorio y/o puertos de o bajo la jurisdicción de los EE.UU.

Detalles del flete, cargos, etc.
Base P/N Tarifa Flete: $

Gastos por confección manifiesto $ __
Total de Flete $ _____
Tasa diaria de demora
(Adicional Cláusula A)

Aplicable únicamente cuando el documento es usado como conocimiento de embarque corrido.

EMBARCADO a bordo en aparente buen orden y condiciones, peso, medida, marcas, números, calidad contenido y valor desconocidos para ser transportados al puerto de descarga o tan cerca como el buque pueda llegar y permanecer siempre a flote, para ser entregado en el mismo aparente buen orden y condiciones en el puerto mencionado a los consignatarios o sus cesionarios, las mismos pagando el flete que se señala en la nota al margen, más los otros gastos incurridos de acuerdo con las estipulaciones contenidas en este conocimiento de embarque. Al aceptar este conocimiento, el comerciante expresamente acepta y está de acuerdo con todas sus estipulaciones en ambas caras, ya sean estas escritas impresas, estampadas o en cualquier otra forma incorporadas, tan plenamente como si las mismas hubieran sido todas firmadas por el comerciante. Un original de este conocimiento de embarque deberá ser presentado debidamente endosado a cambio de las mercancías u orden de entrega.

Y PARA CONTANCIA, el capitán del mencionado buque ha firmado el número de originales de conocimiento de embarque abajo reflejados, todos de un mismo tenor y fecha, la cumplimentación de uno de los cuales anula a los restantes.

Flete pagadero
En:
Número de originales de Conocimiento de Embarque:

Lugar y fecha de Expedición:

Firma:

Mercancías peligrosas y bultos pesados

A) Antes de que mercancías de naturaleza peligrosa o dañina y materiales radioactivas, sean ofrecidos para embarque el comerciante informará por escrito al transportista, capitán o agente del buque, de su exacta naturaleza y peligrosidad, indicando las precauciones que deberán ser tomadas, dando el nombre y la dirección del remitente y del receptor, y marcando claramente la naturaleza de las mercancías en la superficie del bulto o bultos, según lo requiere la International Maritime Dangerous Goods Code (IMCO) y estatutos y regulaciones aplicables y asimismo en cada contenedor, remolque, etc. Una orden especial de estiba expresando consentimiento para el embarque deberá ser obtenida del transportista.
B) Cualquier bulto que pese en exceso de 2 toneladas brutas deberá ser declarado por escrito antes de ser embarcado y el peso deberá ser marcado claramente en el bulto.
C) El comerciante será responsable por toda pérdida, daño, demora o gasto, si las estipulaciones procedentes no son cumplidas.

1. Definición

Donde quiera que en este conocimiento de Embarque se utilice el término "Comerciante", se entenderá que el mismo incluye el embarcador, al receptor, el consignatario, el tenedor del Conocimiento de Embarque y el dueño de la carga.

2. Cláusula suprema (PARAMOUNT)

Las Reglas de la Haya contenidas en la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a los Conocimientos de Embarque, fechada en Bruselas el 25 de agosto de 1924 y el Protocolo a dicha Convención, fechado en Bruselas el 23 de Febrero de 1968, serán aplicados a este contrato, a menos que otra cosa se acuerde.

3. Jurisdicción

Cualquier disputa que surja de este Conocimiento de Embarque, será decidida en el país donde el transportista posea su principal lugar de negocios, y se aplicará la Ley de dicho país, excepto cuando se estipule otra cosa en este documento.

No obstante, el transportista tiene la opción de decidir que la disputa sea determinada por los tribunales de cualquier otro país, aplicando la legislación vigente en el mismo.

4. Período de responsabilidad

El transportista o su agente, no serán responsables por la pérdida de, o daño a las mercancías durante el período antes de ser cargadas y después de ser descargadas del buque, sea cual fuere la causa de dicha pérdida o daño.

5. Extensión del viaje

Independientemente que el buque se encuentre empleado en Línea u otro servicio, el viaje propuesto no estará limitado a una ruta directa, sino que se considerará que incluye dirigirse a, regresar a, hacer escala en, o reducir la velocidad en, o en las afueras de, cualesquiera puertos o lugar para cualquier propósito razonable relacionado con el servicio, incluyendo mantenimiento del buque y tripulación. El buque podrá salir con o sin prácticos y/o remolcadores y navegar a vela y remolcar y ser remolcado, y asistir a buques o ser asistido en cualquier situación, y desviarse con el propósito de salvar vidas y propiedades.

6. Sustitución de buque, transbordo y expedición

Independientemente que se hubiera o no acordado de antemano expresamente o de otra forma, el transportista estará en libertad de transportar las mercancías a su puerto de destino en dicho buque u otro (s) buques (s) perteneciente (s) al transportista u otros, o utilizar otros medios de transporte, dirigiéndose bien directa o indirectamente a tales puertos, y de transportar las mercancías o parte de ellas más allá de su puerto de destino y de trasbordar, desembarcar y almacenar las mercancías bien en tierra o a flote y reembarcar y expedir las mismas por cuenta del transportista, pero a riesgo del Conocimiento.

Cuando el destino final al cual el transportista se ha comprometido a entregar las mercancías fuera otro que el puerto de descarga del buque, el transportista actúa únicamente como agente expedidor.

La responsabilidad del transportista estará limitada a aquella parte del transporte realizada por él, en buques bajo su administración, y el transportista no admitirá reclamaciones por avería o pérdidas que se produjeran durante cualquier otra parte del transporte, aunque el flete por la totalidad del transporte haya sido cobrado por él.

7. Patanaje

Cualquier patanaje dentro o fuera de los puertos de carga o de descarga serán por cuenta del comerciante.

8. Carga, descarga y entrega

De las mercancías serán coordinadas por el agente del transportista, a menos que otra cosa se acuerde. La descarga, almacenaje y entrega serán por cuenta del comerciante.

El comerciante o su cesionario pondrán las mercancías a disposición del buque cuando este esté listo para cargarlas, tan rápido como el buque pueda recibirlas y (pero únicamente si así lo requiere el transportista) fuera del horario normal de trabajo, no obstante cualquier costumbre del puerto. Caso contrario, el transportista quedará liberado de cualquier obligación de cargar tal carga, y el buque podrá abandonar el puerto sin dar más aviso y se abonará "falso flete".

El comerciante o su cesionario recibirán las mercancías, y continuarán recibiéndolas tan rápido como el buque pueda entregarlas y (pero únicamente si así lo requiera el transportista) también fuera del horario normal de trabajo, no obstante cualquier costumbre del puerto. Caso contrario, el transportista quedará en libertad de descargar las mercancías y cualquier descarga realizada se considerará un legítimo cumplimiento del contrato o alternativamente de actuar según la cláusula 16.

El comerciante pagará todos los gastos en tiempo extraordinario de poner a disposición del buque las mercancías o de recibirlas, como se menciona anteriormente.

Si las mercancías no son recibidas dentro de un término razonable de tiempo, el transportista podrá venderlas privadamente o en pública subasta.

En caso de que este Conocimiento de Embarque se utilizara para servicio de Línea, la carga o descarga podrá comenzarse sin previo aviso.

El Comerciante aceptará su proporción razonable de carga suelta sin identificar.

9. Animales vivos y carga en cubierta

Serán transportados según las Reglas de la Haya como se menciona en la cláusula 2 en el presente, excepto que no obstante del contenido de la cláusula 19, el transportista no será responsable de cualquier pérdida o daño resultante de cualquier acto, negligencia o falta de sus sirvientes en el manejo de tales animales y carga en cubierta.

10. Opciones

El puerto de descarga para carga opcional deberá ser declarado al agente del buque en el primero de los puertos opcionales no más tarde de 49 horas antes de que el buque haya arribado en ausencia de tal declaración el transportista podrá optar por descargar en el primero o en cualquier otro puerto opcional, y el contrato de transporte se considerará entonces cumplido. Cualquier opción podrá ejercerse únicamente por la totalidad del cargamento amparado por este Conocimiento de Embarque.

11. Flete y cargos

A) El flete pagadero por adelantado, independientemente que haya sido pagado o no, será considerado como totalmente ganado al cargarse las mercancías, y en ningún caso será reintegrable. Las reclamaciones del transportista por cualesquiera cargos bajo este contrato serán consideradas definitivamente pagaderas en igual forma tan pronto como los cargos hayan sido incurridos.

   Un interés de un 5 % comenzará a correr a partir de la fecha en que los fletes y cargos sean debidos.

B) El comerciante será responsable de los gastos de fumigación y de recolectar y clasificar la carga suelta y del pasaje a bordo, y por los gastos incurridos en reparar daños, y reponer envases debido a causas exceptuadas, y por todos los gastos originados por manipulación extra de las mercancías consecuencia de cualquiera de las razones antes mencionadas.

C) El comerciante pagará cualesquiera derechos, tasas, impuestos o cargos que por cualquier concepto se impongan sobre cualquier base, tales como cantidad de flete, el peso de la carga o el tonelaje del buque.

D) El comerciante será responsable de todas las multas o pérdidas en que el transportista, el buque o la carga pudieran incurrir por la no observancia de las regulaciones aduanales y/o regulaciones de importación y exportación.

E) El transportista tendrá derecho, en caso de declaración incorrecta del contenido, peso, medidas o valores de las mercancías, a reclamar el doble de la cantidad del flete que el transportista hubiera devengado de haberse formulado una declaración correcta.

A fin de determinar los hechos reales, el transportista se reserva el derecho de obtener del comerciante la factura original, y de hacer que el contenido sea inspeccionado y pesado, medido a su valor verificado.

12. Embargo

El transportista tendrá un derecho de acción de embargo sobre la carga por cualquier cantidad debida bajo este contrato y los costos en que incurriere por recobrar la misma, y tendrá derecho a vender las mercancías privadamente o en pública subasta para cubrir cualquier reclamación.

13. Demora

El transportista no será responsable de cualquier pérdida sufrida por el comerciante por demora de las mercancías, a menos que esta fuera causada por negligencia cosa personal del transportista.

14. Avería gruesa y salvamento

La avería gruesa será ajustada en cualquier puerto o lugar a opción del transportista y será ajustada según las Reglas de York Amberes de 1974.

En caso de accidente, peligro, daño o desastre antes o después de comenzado el viaje, motivado por cualquier causa, cualesquiera que fuera, ya sea debido a negligencia o no por la cual o por la consecuencia de la cual el transportista no es responsable por reglamento, contrato o de otra forma, el comerciante contribuirá con el transportista a la avería gruesa para el pago de cualquier sacrificio, pérdida o gastos que tengan naturaleza de avería gruesa que pudieran hacerse o incurrirse, y pagará salvamento y gastos especiales incurridos con relación a las mercancías. Si el buque salvador es propiedad u operado por el transportista, se pagará salvamento en igual base que si el buque (s) salvador (es) fueran propiedad de terceros.

15. Cláusula de colisión (ambos buques culpables)

"Esta cláusula se mantendrá en efectos aún cuando no sea aplicable en los Tribunales de los Estados Unidos de América".

Si un buque colisionara con otro buque como resultado de la negligencia del otro buque y de cualquier acto, negligencia o falta de capitán, marinero, piloto o sirvientes del transportista en la navegación o administración del buque, el comerciante indemnizará al transportista contra toda pérdida o responsabilidad hacia el otro buque no transportador o hacia sus armadores, en la medida en que tal pérdida o responsabilidad represente una pérdida de, o daño a, o cualquier reclamación cualesquiera que fuere a los daños de dichas mercancías pagadas o pagaderas por el otro buque no

transportador o por sus armadores a los dueños de dicha carga para ser recuperada o recobrada por el otro buque no transportador o sus Armadores, como parte de su reclamación contra el buque transportador o transportista. Las estipulaciones que anteceden también serán aplicables en los casos en que los armadores, operadores o aquellos a cargo de cualquier otro (s) buque u objetos que, o además de, los buques u objetos en colisión, sean culpables de una colisión o contacto.

16. Directores gubernamentales, guerra, epidemias, hielo, huelgas, etcétera

A) El capitán y el transportista estarán en libertad de cumplir cualquier orden, o directiva, o recomendación con relación al transporte bajo este contrato dada por cualquier gobierno o autoridad, o por cualquiera que actúe o que se proponga actuar en representación del tal gobierno o autoridad, o que bajo los términos del seguro del buque tengan el derecho de dar tales órdenes, directivas o recomendaciones.

B) De entender el capitán que la ejecución del transporte expondría al buque o cualesquiera mercancía a bordo a un riesgo resultante de cualquier situación de guerra, operaciones bélicas, bloqueo, motines, conmociones civiles o piratería, o que cualquier persona a bordo estaría expuesta al riesgo de la pérdida de su vida o de libertad, sea cual fuera cómo y dónde ocurriere, ya sea existente o anticipado antes del comienzo o durante el viaje, que a juicio del capitán probablemente conducirían a captura, confiscación, detención, avería, demora o desventaja para, o pérdida del buque o cualquier parte de su cargamento, o que hiciera inseguro, imprudente o ilegal por cualquier razón dirigirse a, o continuar el viaje hacia, o entrar o descargar en, o permanecer en puerto, hállase o no completado la descarga, o que surgiere demora o dificultades en llegar, entrar en, descargando en, o abandonando el puerto de descarga, o el lugar usual de descarga en tal puerto, el buque, diríjase o no, hacia, entrando o tratando de entrar, alcanzando o tratando de alcanzar el lugar acostumbrado de descarga en, descargando o tratando de descargar las mercancías, en, o abandonando o tratando de abandonar el puerto de descarga, podrá sin dar ningún aviso, descargar las mercancías en almacén, embarcaciones u otro lugar, y las mercancías serán responsables de cualquier gasto adicional por tal concepto o al buque podrá dirigirse directa o indirectamente a, o hacer escala en, cualquier otro puerto o lugar que el capitán considere seguro o aconsejable bajo las circunstancias, y descargar allí las mercancías o cualquier parte de ellas sin dar ningún aviso previo, y una vez descargadas como se contempla anteriormente, las mercancías estarán a su propio riesgo y por su propia cuenta y se considerará que el transportista la ha entregado y quedará liberado de cualquier ulterior responsabilidad, respecto las mismas, o el transportista podrá retener las mercancías a bordo hasta el viaje de regreso o hasta tanto al transportista lo considere aconsejable, o el capitán podrá descargar la carga en el puerto de embarque o en cualquier otro puerto y seguro y conveniente.

C) De resultar evidente que epidemias, cuarentenas, hielo, problemas laborales, obstrucciones laborales, huelgas, paros forzosos cualquiera de estos a bordo o en tierra, dificultades en la carga o descarga, impedirían al buque abandonar el puerto de carga, o alcanzar o entrar en el puerto de descarga o de allí descargar en la forma acostumbrada y partir nuevamente todo ello con seguridad y sin demora, el capitán podrá descargar las mercancías en el puerto de carga o en cualquier otro puerto seguro y conveniente.

D) La descarga bajo las estipulaciones de esta cláusula de cualquier mercancía para la cual un Conocimiento de Embarque ha sido emitido será considerada como un cumplimiento del contrato. Si en el ejercicio de cualquier libertad al amparo de esta cláusula se incurrieran en gastos extras, estos serán pagados por el comerciante en adición al flete, conjuntamente con el flete de retorno si lo hubiera y una compensación razonable por cualquier servicio adicional prestado a las mercancías.

E) Si cualquier situación a que se ha hecho referencia en esta cláusula pudiera ser anticipada, o si por cualquiera de tales razones el buque no pudiera con seguridad y sin demora alcanzar o entrar en el puerto de carga, o deberá someterse a reparaciones, el transportista podrá cancelar el contrato antes de que el Conocimiento de Embarque sea expedido.

F) De ser posible, el comerciante será informado.

17. Identidad del transportista

El contrato evidenciado por este Conocimiento de Embarque es entre el comerciante y el armador del buque aquí señalado (o sustituto), y consecuentemente se acuerda que dicho armador solamente será responsable por cualquier daño o pérdida debido a cualquier violación, o no ejecución de cualquier obligación que emanara del contrato de transporte, relacionándose o no con la navegación del buque. Si no obstante lo que antecede, se decretara que es otro el transportista y/o depositario de las mercancías embarcadas al amparo de este Conocimiento de Embarque, toda limitación de y exoneración de responsabilidad estipulada por la ley o por este Conocimiento de Embarque, estarán a disposición de tal otro.

Asimismo se entiende y acuerda que como la Línea, la compañía o el agente que ha expedido este conocimiento a nombre del capitán no es un principal en la transacción, dicha Línea, compañía o agente no adquirirá ninguna responsabilidad que emanarse de este contrato de transporte, ni como transportista ni como depositario de las mercancías.

18. Excepciones e inmunidades de todos los servicios y agentes del transportista (Himalaya)

Por la presente se acuerda expresamente que ningún sirviente o agente del transportista (incluyendo cualquier contratista independiente empleado esporádicamente por el transportista) tendrá, bajo circunstancia alguna ninguna responsabilidad ante el comerciante por cualquier pérdida, daño o demora que surgiere o resultare directamente o indirectamente de cualquier acto, negligencia o falta de su parte mientras actúa en el curso de, o en relación con, su empleo (pero sin perjuicio de la generalidad de las estipulaciones precedentes en esta cláusula) cada excepción, limitación, condición y libertad aquí contenida y cada derecho, excepción de responsabilidad, defensa o inmunidad de cualquier naturaleza aplicable al transportista, o a la cual el transportista tiene derecho bajo este contrato, estará también disponible y se extenderá para proteger a tal sirviente o agente del transportista que actúa en la forma señalada, y a los efectos de todas las estipulaciones relacionadas con anterioridad en esta cláusula, se considerará que el transportista actúa como agente o depositario por cuenta y para beneficio de todas las personas que son o pudieran ser sus sirvientes o agentes esporádicamente (incluyendo contratista independientes como se menciona) y todas cuantas personas pudieran ser, o consideradas ser, en tal medida, partes del contrato que evidencia este conocimiento de embarque.

El transportista tendrá derecho a que se le pague por el comerciante, a su solicitud cualquier suma recobrada o recobrable por el comerciante o por cualquier otro de tal servidor o agente del transportista por cualquier pérdida, daño o demora o por cualquier otro motivo.

19. Estiba opcional. Unitarización

A) Las mercancías podrán ser estibadas por el transportista como se reciban, o a opción del transportista por medio de contenedores, o artículos similares de transporte usados para consolidar mercancías.

B) Contenedores, remolques y tanques transportables ya sea estibado por el transportista o recibidos por él, ya estibados del comerciante, podrán ser transportados sobre cubierta o bajo sin aviso al comerciante.

C) La responsabilidad del transportista por la carga estibada, como se menciona anteriormente, estará regida por las reglas de La Haya tal como se definen independientemente del hecho que las mercancías sean transportadas en cubierta y que las mismas contribuyan a la avería gruesa y reciban compensación en avería gruesa.

20. Cláusula sobre moneda

Si la moneda en que se cotizaron el flete y los cargos es devaluada o revaluada entre la fecha que se acordó el flete y la fecha en que el flete y cargos son pagados, entonces todos los cargos y fletes

serán inmediata y automáticamente ajustados en proporción a la extensión de la devolución o reevaluación de dicha moneda. Cuando el transportista haya consentido al pago en otra moneda que la mencionada, entonces todos los cargos serán (sujeto a lo estipulado en el párrafo precedente) pagados sobre la base de la tasa media de cambio prevaleciente el día en que tales cargos y fletes son pagados si los bancos estuvieron cerrados el día en que el flete sea pagado la tasa que se aplicará será aquella en el último día que los bancos estuvieron abiertos.

Cláusulas especiales

A) Carga refrigerada

Un certificado de carga expedido por un inspector de la Sociedad Clasificadora o por cualquier otra persona competente será considerado evidencia concluyente de la seguridad y adecuabilidad antes y al comienzo del viaje del equipo refrigerante para recepción, transporte y preservación de carga refrigerada. El transportista no estará obligado a proveer almacenaje refrigerado en tierra.

B) Contenedores envasados por los embarcadores, etcétera

1. Si un contenedor no ha sido llenado, envasado o estibado por el transportista, este no será responsable de cualquier pérdida o daño a su contenido, y el comerciante cubrirá cualquier pérdida o gasto incurrido por el transportista, si tal pérdida, avería o gastos han sido causados por:
   A) Llenado, empaque o estiba negligente del contenedor.
   B) Que el contenido resultare inadecuado para ser transportado en un contenedor.
   C) Condición inadecuada o defectuosa del contenedor a menos que este haya sido suministrado por el transportista y la inadecuabilidad o condición defectuosa no haya sido aparente después de una inspección razonable en o antes del momento en que el contenedor fue llenado, empacado o estibado.
2. Las estipulaciones del párrafo 1 de esta cláusula también se aplicarán a remolques, tanques, transportables y paletas que no hayan sido llenados, empacados o estibados por el transportista.
3. El Transportista no acepta responsabilidad por el funcionamiento de contenedores y remolques refrigerados que no sean propiedad o que no estén arrendados por el transportista.

C) Angulares y barras de acero, etc.; a granel o en atados

Toda pieza y bulto deberá estar claramente marcado con pintura de aceite y cada atado deberá estar asegurado, con etiqueta de metal, ya que de lo contrario el transportista no será responsable por errores en la carga de la mercancía, y todos los gastos incurridos en el puerto de descarga a consecuencia de un amarre insuficiente serán pagaderos por el consignatario.

2. Otros documentos del transporte marítimo

La propia evolución del comercio y en particular el marítimo introdujo variadas y muy diversas formas en las transacciones comerciales en cuanto a las modalidades de embarque; lo que ocasionalmente motivaba conflictos de intereses entre las partes, haciéndose necesario establecer ciertas normas o patrones por los que ambos se rigieran; a ello debemos añadir, las propias contradicciones de la legislación sustantiva, como es en el caso de nuestro Derecho ya que mientras el Código de Comercio considera el traspaso de la mercancía como el momento en que se produce la transmisión del riesgo, para nuestro actual Código Civil basta con que el contrato se perfeccione, lo que llevado al criterio de otras legislaciones de los múltiples países que intervienen en las transacciones comerciales internacionales, nos da la medida de las grandes dificultades en cuanto a la interpretación de las condiciones del embarque, lo que hacía cada día más imprescindible establecer una regla que permitiese a las partes en los contratos internacionales de comercio, ir eliminando las contradicciones que surjan por estas causas en las propias negociaciones.

2.1. Los INCOTERMS

La Cámara de Comercio Internacional se dio a la tarea de que se redactasen estas reglas, por lo que en 1936 se publicó por vez primera un Manual de términos comerciales conocido por "INCOTERMS" (Código de Términos Internacionales), el que fue posteriormente revisado y enmendado en virtud de los propios cambios y transformaciones en las operaciones de comercio, revisiones estas que tuvieron lugar en 1953, 1967, 1976 y en 1980 y se emitió una nueva versión en 1990 y actualmente tenemos también el "INCOTERMS 2000", que es la última edición hasta este momento.

Estas reglas internacionales para la interpretación de términos comerciales tienen como objetivo establecer determinadas regulaciones internacionales uniformes que permitan conocer con precisión a las partes de los contratos de comercio con el exterior, donde exactamente el vendedor queda obligado a situar la mercancía por su cuenta, así como, los gastos y riesgos que corresponden a cada una de las partes, a lo que debemos añadir que permite conocer a los bancos que participan, qué tipo de documento relativo a la mercancía deberán presentarse, fijando el límite de responsabilidad entre el vendedor y el comprador.

Como bien se señaló en la Introducción a "INCOTERMS 1980", de la Cámara de Comercio de Cuba, estas reglas solamente se refieren a las relaciones entre vendedor y comprador, por tanto sus disposiciones no afectan a las relaciones de las partes con el transporte, pero sus términos se ajustan a la práctica de la entrega de la mercancía al buque.

Otro aspecto a considerar, es que si bien es usual en la actualidad el empleo de los términos de INCOTERMS en las contrataciones de mercancías, ello no impide que las partes puedan introducir modificaciones a los términos y pactar bajo condiciones INCOTERMS con alguna adición a conveniencia.

La vigencia de las reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales que tuvo lugar en 1953, conocida como "INCOTERMS 1953", fue de 27 años, es decir, hasta que entró en vigor el "INCOTERMS 1980"; y si bien es cierto que estas reglas publicadas en 1953 fueron objeto de revisión en 1967 y 1976, debemos reconocer que fue un instrumento muy eficaz solucionador de los posibles conflictos de intereses entre las partes intervinientes en las operaciones de compra-venta durante esa etapa; además las grandes transformaciones surgidas en las propias transacciones comerciales, teniendo en cuenta las nuevas tecnologías incorporadas a la actividad y el propio desarrollo de la marina mercante, tanto en sus medios de transportación como en las propias instalaciones portuarias, hacían necesario la introducción de nuevos términos que contemplaran las nuevas condiciones, tanto comerciales como de transportación, así como, efectuar algunas modificaciones en los términos ya existentes, razones por las cuales en 1980 fueron publicadas nuevas reglas.

El "INCOTERMS 1980" establece catorce términos, e incorporó otras figuras tales como: libre a bordo en aeropuerto (*FOB Airport*); entregado en la frontera (*Delivered at frontier*); entregado en derechos pagados (*Delivered* […] *duty paid*) los que comentaremos brevemente.

- Libre a bordo en aeropuerto (*FOB Airport*): es un término que como su propia denominación lo indica, es empleado en las cargas que se transportan por vía aérea y a diferencia del FOB buque, la entrega de la mercancía se realiza al transportista o a su agente

en el aeropuerto de despacho convenido por las partes y no a bordo de la aeronave.

- Entregado en la frontera (*Delivered at frontier*): se trata de un término que usualmente es empleado en el transporte terrestre y de aplicación en países que poseen fronteras terrestres; aunque no es limitativo de estos.
- Entregado en [...] derechos pagados (*Delivered* [...] *duty paid*): como fue expresado en los comentarios sobre este término que se hacen en el "INCOTERMS 1980", este constituye la parte opuesta del "ExWork" donde los gastos y riesgos del vendedor son mínimos, en el término "entregado en [...] derechos pagados, el vendedor asume los gastos y riesgos de la entrega de la mercancía, pudiendo ser hasta el almacén de destino final de la carga en el país del comprador, conjuntamente con los documentos que ello implique, solo que en el país del importador este le brindará la ayuda razonable en cuanto a la obtención de la documentación necesaria que se exija en el país de destino, para que el vendedor pueda entregar la mercancía al comprador.

Un término novedoso y con características muy peculiares, lo es el flete/acarreo, seguro pagado a (*Freight/Carriage an Insurance paid to*) donde el comprador asume los gastos y riesgos en la transportación de la carga hasta su destino, contemplando el transporte multimodal y *roll on roll off* del seguro por cuenta del vendedor, el que comprende como cobertura el precio del contrato más 10 % adicional.

Hemos tratado sobre algunos términos que han sido incorporados a las reglas de "INCOTERMS 1953", las que se refieren a la interpretación de los términos empleados en las ventas marítimas en las relaciones comprador/vendedor, pero también nos referimos a las relaciones fletante-fletador en las operaciones de carga de los buques.

En cuanto al "INCOTERMS 1990", su propósito ha sido adaptar los términos establecidos como regulaciones internacionales uniformes y adaptados a las nuevas técnicas del transporte internacional, al empleo de los datos electrónicos muy utilizados en la actualidad; lo que ha motivado la supresión de algunos términos tales como el FOB aeropuerto y el FOR/FOT, agrupando toda la terminología a emplear en cuatro grupos o categorías con la siguiente composición:

GRUPO E	EXW	*EX WORK*
GRUPO F	FCA	*FREE CARRIER*
GRUPO F	FAS	*FREE ALONGSIDE SHIP*
GRUPO F	FOB	*FREE ON BOARD*
GRUPO C	CFR	*COT AND FREIGHT*
GRUPO C	CIF	*COST, INSURANCE AND FREIGHT*
GRUPO C	CPT	*CARRIAGE PAID TO*
GRUPO D	CIP	*CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO*
GRUPO D	DAF	*DELIVERED AT FRONTIER*
GRUPO D	DES	*DELIVERED EX SHIP*
GRUPO D	DEQ	*DELIVERED EX QUAY*
GRUPO D	DDU	*DELIVERED DUTY UNPAID*
GRUPO D	DDP	*DELIVERED DUTY PAID*

Diez años después, en el año 2000 surge un nuevo INCOTERMS motivado en el interés de su actualización en correspondencia con el comercio internacional y las vigentes prácticas comerciales en el mundo.

A continuación, algunos comentarios sobre los términos provenientes del "INCOTERMS 1990" y cuyo número se mantuvo.

EXW: Este término proviene de INCOTERMS anteriores y se recomienda que en el supuesto de que el comprador no pueda cumplir con todas las exigencias del término (fuera de fábrica, almacén, etc.), debe emplearse el término FCA (libre transportista).

FCA: Ex FRC y se basa en que el vendedor se obliga a entregar la mercancía a la custodia del transportista nominado por el comprador.

FAS: Cesa la responsabilidad del vendedor cuando las mercancías han sido situadas al costado del buque, pero ahora comprende además la obligación del vendedor sobre el despacho aduanero de exportación.

FOB: La entrega de la mercancía se cumple cuando esta cruza la barandilla del buque y de no pactarse dicho requisito, estaríamos en condiciones de libre transportista.

CFR: Que es el denominado costo y flete, al igual que el FOB requiere que se cumpla el requisito del cruce de la carga de la barandilla y de no acordarse el término a emplear sería el CPT (transporte pagado hasta, el lugar de destino).

CIF: Que es el término conocido como costo, seguro y flete y que al igual que el CFR, de no acordarse el cruzar la borda del buque, sería de aplicación el CPT preferentemente.

CPT: Mantiene las mismas condiciones como establecidas en el "INCOTERMS 1980" de flete/acarreo pagado a un destino determinado.

CIP: Transporte y seguro pagados hasta el destino previamente convenido.

DAF: Entregado en frontera, pero como es de uso en cualquier medio de transporte, debe emplearse preferentemente para el terrestre pudiendo contar con los términos DES (entregado sobre buque) o DEQ (entregado en muelle), lo que no impide que se emplee en el transporte marítimo, pero se requiere que se defina la frontera con precisión.

DEQ: Entregado en muelle, acordándose previamente el puerto de destino, se le incorpora al comprador la obligación del despacho aduanero de importación.

DES: Este término es entregado sobre el buque, puerto de destino convenido, conservando su significado de origen.

DDA: Se trata de la obligación máxima del vendedor, cuyo significado es "entregado en derechos pagados", sin que haya sido objeto de cambios.

DDU: Este término significa entregada derechos no pagados, debiéndose convenir el lugar de destino, asumiendo el vendedor todos los gastos y riesgos relacionados con el transporte de la mercancía, conservando el significado del "INCOTERMS 1990".

Este "INCOTERMS 2000" con sus nuevas cláusulas entró en vigor el primero de enero del 2000.

2.2. Modalidades principales en operaciones de carga inherentes al transporte marítimo

Las modalidades a que nos referiremos no constituyen la totalidad de formas que se emplean en las operaciones de carga/descarga de los buques, sino simplemente algunas cuya importancia económica es destacable y son las de mayor uso, los términos FI, FO, FIO, FIOS FIOST, FILO, LIFO, Y LINER TERMS.

- F.I. (*free in*): significa que los gastos de carga/estiba son por cuenta del embarcador.
- F.O. (*free out*): los gastos de desestiba/descarga son por cuenta del receptor.
- F.I.O. (*free in and out*): significa que el fletante no se hace cargo de los gastos de carga/estiba/descarga, sino que estos son por cuenta del embarcador en origen y del receptor en destino.
- F.I.O.S. (*free in and out stowed*): además de las condiciones del FIO, establece que los gastos de estiba no están comprendidos en el importe del flete.
- F.I.O.S.T. (*free in and out stowed and trimed*): en el FIOST, tampoco se contemplan en el importe del flete los gastos por trimado o acomodamiento de la carga.
- F.I.L.O. (*free in/liner out*): significa que los gastos de la carga y estiba los realiza el embarcador, mientras que los de desestiba y descarga son asumidos por el fletante.
- L.I.F.O. (*liner in free out*): a la inversa del FILO, los gastos de carga, estiba son por cuenta del fletante y los de desestiba/descarga los asume el receptor.
- LINER TERMS: se trata de transportaciones en condiciones de línea regular donde tanto los gastos de carga como los de descarga sí están contemplados dentro del importe del flete, es decir, son por cuenta del fletante, por lo tanto solo los gastos de tierra en origen y destino competen al exportador o embarcador y al receptor o importador.

VIII. RIESGOS, DAÑOS Y ACCIDENTES MARÍTIMOS. LAS AVERÍAS. EL SEGURO MARÍTIMO Y LOS *PANDI CLUB*. EL SALVAMENTO

1. Riesgos, daños y accidentes

Siguiendo una frase del tratadista español D. Francisco Fariña, de que la noción del riesgo es la base fundamental del seguro marítimo, podemos decir que los riesgos marítimos son el resultado de la propia navegación, por ello tenemos que reconocer que cada viaje emprendido por un buque constituye una aventura. Al hablar de riesgo nos estamos refiriendo a un acontecimiento futuro e incierto, por lo que es un peligro potencial, es decir, para el seguro marítimo se trata de un acontecimiento o eventualidad, lo que significa algo que puede suceder pero no necesariamente, pues de ser inevitable no es asegurable.

La Marine Insurance Act de 1906, Ley codificadora de las normas reguladoras del seguro marítimo inglés, califica el riesgo como algo que proviene o surge de la navegación marítima como son: varada, temporal, naufragio, abordaje, incendio, actos de guerra, piratería, robos, capturas, embargos, restricciones de gobierno, echazón, baratería, y otros de igual naturaleza o previstos en la póliza.

El riesgo tiene que ofrecer una relación directa de causalidad con el daño, por lo que es la causa directa de la avería, como se le conoce en el argot marítimo.

Aun cuando los riesgos son muy marcados, tiene que tratarse de realidades que puedan producirse y es por ello que el Código de Comercio de Cuba, aun cuando no establece una clasificación, sí enumera una cantidad de casos de posibles sucesos con vista al resarcimiento de los daños y prejuicios de que pueden ser objeto los bienes asegurados, los que se relacionan en su artículo 755.

No obstante, las pólizas de seguro marítimo establecen coberturas sobre riesgos no contemplados en específico en este artículo, ya que el inciso 14 establece una causa genérica al decir:

> Cualesquiera otros accidentes o riesgos de mar, dejando expedito el camino para poder incluir otras causas no previstas, lo que permite al asegurador establecer sus propias coberturas, tipificando riesgos dentro del esquema de las relaciones asegurador y asegurado con plena legitimidad, como son los riesgos motivados por causas externas, el robo, el hurto, daños producidos por destilación, por corrupción, derrames, roturas y otros previstos dentro de los tipos usuales de cobertura que se establecen en las pólizas.

Lo anterior no significa que no existan riesgos que no estén asegurados, los que son inevitables no son cubiertos por el seguro y en los que tienen un carácter excepcional como son los motivados por situaciones de guerra existente, motines creados, formaciones de hielos y otros, el asegurado se obliga a pagar una sobre prima para que su buque pueda navegar bajo esas condiciones.

También existen riesgos, que por sus características, las compañías de seguro no los cubren, sin embargo hay otras entidades de carácter mutualista que sí asumen estos riesgos y que se conocen como los clubes de Protección e Indem-

nización (*Pand I Club*), de lo que trataremos al final de este tema.

Una situación polémica en cuanto a riesgos asegurados y no asegurados es la concurrencia de ambos ante un hecho, es decir, que se presentan en un mismo caso riesgos que estén cubiertos por la entidad aseguradora y otros que no lo están, pudiendo suscitarse a actuar en la segregación de la parte no asegurada o en base a la llamada causa próxima, lo que significa en este último caso, determinar el nexo de causalidad en relación con la causa que ha motivado el hecho en sí.

Como podemos apreciar, los riesgos y peligros de la navegación son numerosos, y tienen sus antecedentes en el surgimiento del tráfico marítimo, pero se acrecentaron con la expansión del comercio marítimo en los siglos XIV y XV, lo que motivó la necesidad de establecer determinados mecanismos compensatorios al riesgo, producto de la navegación marítima quedando recogidos los elementos básicos del actual seguro marítimo, como son el pago de la prima y la indemnización, es por ello que se califica al seguro marítimo como el más antiguo de los seguros y a su vez una especialidad dentro de ellos dada su propia naturaleza jurídica.

Aun cuando los riesgos y peligros de la navegación son múltiples, muchos de ellos repercuten en las relaciones contractuales, pero existen situaciones que por sus peculiaridades son objeto de tratamiento muy específico por el derecho marítimo, además el riesgo constituye la causa directa de la avería y forma parte de esas situaciones particulares.

Es importante apreciar la existencia de una fuerte relación entre el riesgo y la avería y por lo tanto con el daño, como veremos en la definición de avería; sin embargo cuando nos referimos al accidente marítimo, lo hacemos bajo el concepto de todo suceso o hecho ocurrido al buque o a la carga de forma eventual, ya sea por razones de fuerza mayor o fortuitamente, siendo los de mayor siniestralidad (siniestros mayores): el naufragio, la varadura, el incendio, la arribada forzosa y el abordaje. También están los llamados siniestros menores como son los derrames, hurtos, las pérdidas y otros.

1.1. Los accidentes o siniestralidades marítimas

Por su importancia y alcance nos vamos a referir a los llamados siniestros mayores, comenzando por el naufragio.

La palabra naufragio proviene del latín *Naves fractio*, lo que significa naves rotas. Se puede definir este como la pérdida de la embarcación en el mar, aunque el Código de Comercio de Cuba lo asocia con la encalladura, al decir en su artículo 840 que "Las pérdidas y desmejoras que sufran el buque y su cargamento a consecuencia de un naufragio o encalladura…", criterio que no compartimos ya que entendemos por encalladura el acto de varar un buque, lo cual no necesariamente significa su pérdida.

El naufragio se clasifica en culpable, cuando media la intención o culpa del causante, y en casual cuando las causas son ajenas a la voluntad del ejecutante; sin embargo debemos de tener en cuenta dos rasgos o peculiaridades en el orden financiero como es que los objetos rescatados por una embarcación deberán ser conducidos para depósito en el puerto del lugar al que se dirigía el buque que los halló, pero cuando se trata de un grupo de buques que naveguen juntos y uno de ellos naufragase, los objetos recuperados en buenas condiciones por los demás buques serán repartidos proporcionalmente entre todos. En cuanto al otro rasgo, nos referimos a los gastos del naufragio como rescate y que deberán ser soportados por los dueños de los objetos rescatados como avería particular.

La varadura es la detención de una embarcación al tocar fondo, ya sea en un banco de arena, piedras o cualquier objeto sumergido y la condición de varadura solo es dable cuando la embarcación después de esta se vea impedida de poder continuar el viaje, pues de proseguir por sus propios medios desaparece la figura de la varadura. Generalmente, se trata de un acto de avería particular, aunque es posible que se realice deliberadamente para evitar un daño mayor en cuyo caso estaríamos ante una avería gruesa.

Por incendio se entiende los daños causados al buque o al cargamento directamente por las llamas, lo que se considera una avería particular, pero cuando estos son producidos por el humo, el agua u otro medio de extinción, estamos ante un acto de avería gruesa.

La arribada forzosa se trata de la llegada de un buque a un puerto o lugar distinto al indicado previamente como su destino o escala, por causas ajenas a la voluntad de las partes, lo que se clasifica como arribada de carácter legítima, ya que cuando es motivada por negligencia, impericia, imprudencia o in-

observancia de las regulaciones, estamos ante una arribada ilegítima.

Debido a que el abordaje es la siniestralidad de mayor incidencia en el ámbito marítimo, por el mayor cúmulo de buques y su velocidad como causas fundamentales, hemos creído conveniente hacer una valoración independiente sobre este tema.

2. Las averías

Las averías por constituir un daño o gasto propio de los riesgos inherentes a la navegación, fueron objeto de estudios desde la Edad Media e incluso, reguladas en esa época y contempladas en diversas normativas mercantiles, tales como los *Roles de Oleron*, *Consulado del mar* y otras.

Las averías fueron reconocidas y recogidas durante la Edad Moderna en todas las compilaciones de derecho mercantil existentes y formaron parte de cuantas obras se publicaban, e incluso tratadas en las propias obras que sirvieron de base a los códigos mercantiles, como es el caso de las ordenanzas de Bilbao, antecedente del Código español de 1829, modificado en 1885 y puesto en vigor en Cuba el 1ro de mayo de 1886, por lo tanto parte de nuestra vigente legislación. Así sucesivamente fueron formando parte de los diferentes códigos de comercio emitidos y en nuestro país se recoge en el artículo 806 y siguientes del Código de Comercio.

Etimológicamente hablando, cuando nos referimos a una avería estamos haciendo una valoración al daño o menoscabo recibido por algo, lo que no es precisamente la acepción que el derecho marítimo le da.

El artículo 806 de Código de Comercio de Cuba define las averías como: "Todo gasto extraordinario o eventual que, para conservar el buque, el cargamento o ambas cosas ocurriere durante la navegación"; continua señalando, que es todo daño o desperfecto que sufriere el buque durante el viaje.

De acuerdo a lo establecido en el Código de Comercio, cuando nos referimos a la avería estamos hablando tanto de daños como de gastos, es decir, tanto el daño material sufrido, como los gastos que experimentan las cosas objeto del daño. Como dijera un tratadista, solo tres cosas pueden causar avería: un caso accidental o fortuito, el vicio propio y los hombres.

Estas averías se clasifican en avería común o gruesa y avería simple o particular.

2.1. La avería común o gruesa

La avería común o gruesa, según lo establecido en el artículo 811 del Código de Comercio, es todo daño y gastos que se causen deliberadamente para salvar el buque, su cargamento o ambas cosas a la vez, de un riesgo conocido y efectivo, fijando a continuación los casos que se califican como avería gruesa.

Como se puede apreciar, lo fundamental es que daños y gastos sean deliberados y además en la avería común o gruesa el importe por los gastos incurridos resultantes de los daños es soportado por todos los interesados en el buque y el cargamento, es decir, de forma común y ahí es donde proviene el nombre de común o gruesa.

Las Reglas de York-Amberes y que también se insertan en el presente trabajo, definen como avería gruesa lo siguiente:

> Existe acto de Avería Gruesa cuando y solamente cuando, se ha hecho o contraído intencionada y razonablemente algún sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común con el fin de preservar de un peligro los bienes comprometidos de una aventura marítima común.

En esta definición que se establece en las Reglas de York-Amberes de 1974 y reconocidas en las de 1994, se conjugan varios factores que son determinantes a los efectos de poder calificar un acto como avería gruesa y ellos son:

a) Intencional, que exista un deliberado interés de hacerlo.
b) Razonable, que sea un acto justo.
c) Extraordinario, que se trate de un acontecimiento, o un gasto inusual.
d) Preservar la propiedad, es decir, salvaguardar el bien o los bienes que se poseen, lo que constituye un acto indispensable, pues si nada se salva no hay contribución.

Podemos decir, que la definición de avería gruesa dada por las Reglas de York-Amberes es bastante precisa en cuanto a su calificación, puesto que son estas reglas el conjunto de normas que regulan la avería común o gruesa.

El origen de estas reglas data de mediados del siglo XIX, surgieron en Inglaterra en 1860, pero fueron modificadas en reiteradas ocasiones: en 1864, 1877, 1890, 1924, 1950, 1974 y en 1994 se emitieron las actuales reglas que son las vigentes.

El carácter de estas reglas en cuanto al sometimiento a ellas es totalmente voluntario, lo que significa que de no reflejarse en el docu-

mento compromisorio, bien sea un Conocimiento de Embarque o un Contrato de Fletamento no son de aplicación. Si estas son aceptadas y así establecido en el documento, son de obligatorio cumplimiento.

Volviendo a la avería gruesa y retomando lo que al efecto dispone el Código de Comercio, podemos decir que la enumeración que este da en su artículo 811, constituye de hecho una clasificación que se refiere indistintamente a daños y a gastos tanto al buque como a la carga, de forma separada y en conjunto. Sin embargo, al referirnos a la clasificación de la propia avería gruesa, debemos agruparla bajo la división siguiente:

1) Avería daño relativa al buque (la pérdida de un ancla).
2) Avería daño relativa a la carga (el arrojo o echazón).
3) Avería gasto relativa al buque (el reflotamiento).
4) Avería gasto relativa a la carga (gastos de alijo).
5) Avería gasto relativa al buque y a la carga (liquidación de avería gruesa).

El inciso 12 de este artículo, se refiere a los gastos de la liquidación de la avería, la cual es todo un proceso que establece como requisitos:

a) Que se trate de un acto justificado.
b) Diferenciar entre los valores soportados y los contribuyentes.
c) Distribuir entre los que se corresponda.

En España fue constituida una institución jurídica, conocida por *Agermanament* nombre en catalán y que significa hermandad en castellano, donde se dice tuvo su origen la contribución a la avería gruesa, siendo por lo tanto el fundamento de la institución, como bien señala Garrigues.

Uno de los aspectos sumamente complejos de la avería gruesa, es lo relativo a su liquidación y que como señalamos es todo un proceso, el que es efectuado por especialistas denominados liquidadores (*Adjusters*).

Estas liquidaciones se componen de cuatro operaciones o cuentas y que son:

Primera: Descripción y clasificación de los daños y gastos o relación de averías.

Esta operación se realiza a los efectos de poder determinar el daño y su valor, es conocida como la determinación de la masa acreedora, aunque muchos consideran que el calificativo es erróneo, e incluso algunos tratadistas le prefieren llamar masa deudora, alegando que son valores deficitarios.

Segunda: Valores contribuyentes y repartición de la avería común.

Mediante esta operación, se precisa el importe de la contribución con vista al pago de la avería.

Tercera: Liquidación de la contribución de la carga a la avería común.

Aquí se determina la proporción que corresponde a cada contribuyente aportar.

Cuarta: Liquidación y balance.

Esta cuenta es puramente contable de cuenta corriente con débito y crédito, donde se reflejan los pagos que cada parte tiene que realizar.

Con el propósito de que se pueda obtener correcta, rápida y justa liquidación, es necesario que las partes suscriban un documento compromisorio donde se fije la obligación que les corresponde, a cuyo efecto ha sido elaborado un modelo de acuerdo por la Lloyd's que responde al nombre de Average Bond o Compromiso de Resarcimiento.

Este modelo que insertamos a continuación, establece el compromiso de los dueños del cargamento a contribuir en la proporción que les corresponda, lo que obliga a los comprometidos a actuar con plena responsabilidad.

AVERAGE BOND

(Compromiso de Resarcimiento del Lloyd's)
(Traducción del texto inglés)

"CONVENIO hecho hoy _____ de _____de 2_____entre _____ armador del buque o embarcación denominada_____de la primera parte, y las varias personas cuyos nombres y razón social se insertan y suscriben aquí, siendo los respectivos consignatarios del cargamento a bordo de dicho buque, de la segunda parte.

Habiendo llegado últimamente dicho buque al puerto de _____ en viaje desde _____ y alegando que durante este viaje sufrió accidente recibiendo averías y pérdidas, haciéndose sacrificios e incurriéndose en gastos que pudieran corresponder al cargamento, o parte de ellos, o que puedan dar lugar a contribución de salvamento y/o avería gruesa, pero no pudiendo estos ser inmediatamente calculados y deseando entre tanto que el cargamento sea entregado, AHORA POR LO TANTO LOS PRESENTES DAN FE y el citado armador, en consideración a la conformidad de las partes aquí mencionadas como segunda parte, según abajo se detalla, conviene con las respectivas partes de la segunda parte que entregare a ellos respectivamente, o a su orden respectivamente, sus respectivas mercancías, como se detalla en el presente apéndice, mediante el pago del flete pagadero a la entrega, si lo hubiere, y estas partes de la segunda parte, individual y respectivamente y no el uno por otro de ellos, conviene con dicho armador que ellos pagaran al citado armador del susodicho buque la correspondiente y respectiva proporción de cualquier salvamento y/o avería gruesa y/o avería particular y/u otros gastos que puedan recaer sobre sus respectivas mercancías, según se detalla en el presente apéndice, o a los que a los cargadores o dueños de estas mercancías pueda corresponder contribuir por estas averías, pérdidas, sacrificios o gastos, y estas partes de la segunda parte además prometen y se comprometen a suministrar inmediatamente al armador del citado buque una exacta y detallada relación de los valores de las mercancías que se les ha entregado respectivamente con objeto, de que este salvamento y/o avería gruesa y/o avería particular y/u otros gastos puedan ser averiguados y liquidados en la forma usual.

Y EN CONSIDERACIÓN a petición del armador del citado buque las partes mencionadas de la segunda parte han depositado respectivamente o convienen en depositar en el banco de _____ en los nombres conjuntos de _____nombrado en representación de los depositantes (cuyas personas serán aquí llamadas Los depositarios) la suma de _____ por ciento sobre las cantidades de valor estimado de sus respectivos intereses.

AHORA AQUÍ queda además convenido que la suma así depositada por dichas partes respectivamente se retendrá como garantía y en depósito para el pago a las partes que corresponda del salvamento y/o avería gruesa y/o avería particular y/u otros gastos pagaderos por las citadas partes de la segunda parte receptivamente como se expresa arriba y sujeto a ello en depósito por los citados depositantes respectivamente.

QUEDANDO SIEMPRE ENTENDIDO que los depositarios podrán de tiempo en tiempo, pendiente de la preparación de la liquidación usual, pagar a dichas partes de la primera parte por cantidades que puedan resultar últimamente pagaderas por los depositarios respectivamente, y pagaran o devolverán a las partes de la segunda parte, o a cualquiera de ellas, en relación con cantidades que últimamente puedan resultar pagaderas a ellos, tales sumas de los citados que puedan ser de tiempo en tiempo certificadas por el liquidador o liquidadores, que puedan ser empleados para ajustar el citado salvamento y/o avería gruesa y/o avería particular y/u otros gastos, como propia suma o sumas para ser adelantadas por los depositarios a cuenta de dichas sumas. Y AQUÍ SE Declara y queda convenido que cualquier pago o pagos a cuenta que puedan ser hecho o dado por dichos liquidadores, como arriba se expresa, librara a dichos depositarios de toda responsabilidad en relación con las cantidades así pagadas y no será para ellos necesario comprobar la exactitud de la liquidación o certificado QUEDAN-

DO SIEMPRE ENTENDIDO que los depositarios que tengan que hacerse como arriba se menciona, serán tratados como pagos hechos sin perjuicios y sin admitir responsabilidad en relación con el alegado salvamento y/o avería gruesa y/o avería particular y/u otros gastos, y se considerara como si estos habrían sido hechos por los depositarios respectivamente, sin perjuicio del cualquier reclamación que el capitán o armador del citado buque pueden tener contra ellos respectivamente. Y nada de lo aquí contenido constituirá al citado liquidador o liquidadores en árbitro o árbitros ni su certificado o liquidación serán obligatorios sobre ninguna de las partes.

En FE DE LO CUAL el armador del citado buque o embarcación o su capitán o agente en representación del armador y las partes de la segunda parte han estampado sus firmas el día y año que en primer lugar se menciona arriba.

Testigo de la firma de _____

Posteriormente, aparece el Comité del Lloyd's Average Bond (LAB 771) y que anexamos a este trabajo en su versión original.

No debemos olvidar, que el Conocimiento de Embarque constituye a los efectos de la avería gruesa, una prueba documental importantísima.

En cuanto a la liquidación de la avería gruesa, son contribuyentes todos los intereses conjuntos, cuya contribución es en proporción al valor en riesgo.

Ahora bien, debemos considerar el fundamento jurídico de esta avería, basada en la teoría contractual que consiste en la voluntad de las partes como deber de contribución y la teoría legal, donde el deber de contribuir se refleja en la ley.

En el *Average Bond*, se refleja el compromiso de los dueños del cargamento a pagar por su responsabilidad.

*2.1.1. Nueva Cláusula Jason (*New Jason Clause*)*

Por la importancia de esta cláusula en su relación con la avería gruesa, es que la insertamos a continuación:

> En caso de accidente, peligro, daño o desastre antes o después del comienzo del viaje, que resulte de cualquier causa e índole, se deba o no a negligencia, por ello o como consecuencia de ellos el transportista no responde por lo establecido, contratado u otro, las mercancías, embarcadores, consignatarios o dueños de las mercancías, contribuirán con el transportista en caso de avería gruesa al pago de cualquier sacrificio, pérdida o gasto de naturaleza de avería gruesa que pueda ser hecha o incurrido y deberá pagar el salvamento y gastos incurridos con respecto a las mercancías.

Si el buque salvado es propiedad o es operado por el transportista, el salvamento deberá ser pagado íntegro como si dicho buque salvado o buques pertenecieran a personas ajenas. El depósito al transportista o su agente debe considerarse suficiente para cubrir la contribución estimada de las mercancías y cualquier salvamento o gasto especial, además si se requiere por la carga, los embarcadores, consignatarios o dueños de la carga se obligan con el transportista antes de ser entregada.

2.2. La avería simple o particular

Pasamos a la avería simple o particular y de acuerdo a lo establecido en el artículo 809 del Código de Comercio, podemos decir que son aquellos gastos o perjuicios causados en el buque o en su cargamento que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los autorizados en el buque y su carga.

A diferencia de la avería gruesa, el Código de Comercio de Cuba, en su artículo 809 establece una relación de casos de avería simple o particular de la cual se infiere una clasificación análoga a la avería gruesa: averías-daños relativos al buque; averías-daños relativos al cargamento y averías-gastos.

Como casos propios de avería simple o particular podemos citar: los daños al buque y/o carga producto de un abordaje, varadura, el incendio, daños producidos por temporales, roturas del cargamento y derrames, los que constituyen casos típicos de cobertura de seguro, aunque los citados no significan la totalidad de los tipos de avería simple que puedan presentarse.

2.2.1. El abordaje

Dentro de los casos de avería particular en materia de buque, tenemos que particularizar el abordaje por constituir uno de los riesgos principales de la navegación, así como por su reiteración en la actual etapa, con motivos del incremento en el tráfico marítimo y las propias características de los buques, dada la gran velocidad que alcanzan.

Nuestro artículo 826 al referirse a los abordajes dice: "Si un buque abordase a otro, por culpa, negligencia o impericia del capitán, piloto u otro cualquiera individuo de la dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial".

Como se observa el Código de Comercio de Cuba no define el abordaje como tal, lo que tampoco hace el Reglamento Internacional para la prevención de los abordajes en el mar; la *Enciclopedia Larousse* lo define como la rozadura o choque de una embarcación con otra, ya para embestirla, ya para cualquier otro fin, ya por descuido, ya fortuitamente.

Fariña en su libro *Abordajes*, lo define como el choque producido entre dos o más buques, ocasionándose daños, dejando establecido que el accidente tiene que ocurrir entre buques y que necesariamente tiene que haber daños.

Resumiendo todos los conceptos dados sobre el abordaje, se puede decir, que se trata de

una colisión entre buques o embarcaciones autopropulsadas con resultados dañosos. De esta definición se infiere que quedan excluidos aquellos choques o embestidas producidas por embarcaciones sobre objeto fijo, como son muelles y otros; no obstante existen legislaciones que sí contemplan el abordaje producto de colisiones con objeto u otras fijas.

Un aspecto de considerable importancia, son los factores que contribuyen a las colisiones de los buques en el mar, pudiendo citar como causas más frecuentes, las siguientes: velocidad excesiva, luces de señales incorrectas, fallos mecánicos, maniobrabilidad inadecuada, cruces entre embarcaciones muy cercanas, deficiente vigilancia, errores en la observación de las regulaciones del tráfico, la falta de acciones apropiadas al caso, etc.

La propia naturaleza jurídica del abordaje, al situarlo dentro de lo que se califica como elemento de culpa extracontractual, así como sus implicaciones en el orden económico y jurídico, hace que sea objeto de procesos legales complicados, sin entrar en otros factores de alcance como pudiera ser el hundimiento resultante de un abordaje.

También incide en esta complejidad jurídica, el poder determinar las causas reales de este, pues bien pudiera tratarse de un abordaje culpable, es decir, por imprudencia, negligencia o impericia, o incluso intencionalmente por una de las partes; podemos estar ante un caso de culpa recíproca, lo que significa culpabilidad de ambas partes, siendo su tratamiento diferente al abordaje culpable o puede tratarse de un caso fortuito o fuerza mayor. En cualquiera de los casos, es necesario demostrar muy bien las causas o circunstancias que dieron motivo a la colisión o abordaje a fin de poder determinar la responsabilidad.

Es innegable que la expansión del comercio internacional por vía marítima ha traído consigo el aumento del número de embarcaciones en el mundo, así como la necesidad de construir buques de mayores dimensiones y de más velocidad, por tanto existen más posibilidades de que se produzca un mayor número de colisiones, o sea, un aumento de los riesgos de abordaje.

Esta situación ha dado origen a profundos estudios de la materia por juristas, legisladores y hasta comerciantes.

Con anterioridad a este desarrollo, ya había surgido la preocupación en varias naciones, por lo que a mediados del siglo XIX se suscribió el primer convenio sobre esta materia. A finales de la segunda década del pasado siglo, se aprobó el Convenio de Seguridad de la Vida Humana en el Mar, donde se incluyó un Reglamento de prevención de abordajes. En 1948, fue aprobado un nuevo Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el mar el que como Anexo B formaba parte del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de ese mismo año.

En 1910, se había establecido el denominado Convenio de Bruselas, con el propósito de ir a la unificación de algunas normas sobre abordaje entre buques de navegación de altura y de aguas interiores, fijando la responsabilidad civil contraída como consecuencia del daño producto del abordaje, puesto que al tratarse de normas de orden público internacional conllevan responsabilidad antes su infracción; nuestro país aunque inicialmente fue signatario del Convenio, no se adhirió a este. En 1952, fueron firmados en Bruselas, por los países de mayor transportación marítima varias convenciones internacionales sobre colisión.

El Reglamento de 1948 quedó sin efecto al entrar en vigor el Reglamento Internacional para la prevención de abordajes en la mar de 1960, cuyas reglas tienen un carácter imperativo, y por lo tanto son de obligatorio cumplimiento en la navegación, determinando culpa y responsabilidad y, tiene como objetivo principal prevenir y evitar el riesgo de las colisiones, estableciendo en sus reglas las medidas que deben adoptarse a esos efectos; pero es indudable que la maniobrabilidad y destreza en el mando del buque, son factores esenciales en la evitación de estos accidentes de la navegación, aunque el abordaje tiene un carácter aleatorio, es decir, no solo está en dependencia de la pericia, conocimiento y habilidad del mando de uno de los buques, sino que se requiere que los demás buques con que se encuentre actúen en las mismas condiciones.

El 15 de julio de 1977 entró en vigor el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972, que fue puesto en vigor en la República de Cuba, el 7 de noviembre de 1983.

Es obvio que en la evitación de un abordaje, se requiere además de poseer los conocimientos técnicos necesarios y la correcta aplicación de los reglamentos, la observación, esto es la vigilancia a bordo la cual es insoslayable y así viene recogido en el reglamento, aunque existen causas como ya señalamos, que son totalmente

ajenas a la voluntad de una parte, las que caen dentro de la fuerza mayor o caso fortuito, es decir, un abordaje puede ser de carácter culposo o fortuito, aunque también existe el abordaje llamado dudoso que es cuando sabiendo que es culposo no se puede definir el culpable.

Aunque solo hemos tocado algunos aspectos del abordaje, podemos percatarnos de su gran incidencia dentro de los riesgos de la navegación, pero ya trátese de un caso de abordaje, de naufragio o cualesquiera de los casos que pueda constituir una avería simple o particular, es requisito indispensable para la formación o integración de este tipo de avería, que el daño o gastos sea imprevisto. Como expusiera el tratadista español José María Garibi Undabarrena, en su obra *Derecho marítimo práctico*:

> Para que un daño pueda ser enclavado dentro del epígrafe de la avería simple o particular, es condición absolutamente indispensable que se haya producido accidentalmente o fortuitamente, sin intervención de la voluntad humana; de existir voluntariedad, automáticamente nos trasladamos a otro campo del derecho marítimo.

3. El seguro marítimo

Lo hasta aquí expuesto, no agotan las posibles situaciones de lo que son los riesgos, daños y accidentes marítimos, pues tendríamos que hablarles de las siniestralidades menores, así como del salvamento, el que hemos preferido tratarlo aparte por sus características, pero sí nos ha permitido percatarnos que todo lo relacionado con la navegación constituye un riesgo permanente ante una aventura marítima, por lo que actualmente el seguro marítimo es un elemento indispensable e imprescindible para todos los que se dediquen, de forma directa o indirecta, al negocio del comercio y la transportación marítima.

El seguro marítimo se inspira en tres principios fundamentales que son: el interés asegurable, la indemnización y la buena fe.

3.1. Concepto

El seguro marítimo es un Contrato mediante el cual una de las partes denominada el asegurador y mediante el pago de una cantidad de dinero denominada prima que recibe de la otra parte llamada el asegurado, se obliga a indemnizarle dentro de los límites de la suma o valor asegurada por los daños sufridos por el buque y su cargamento a consecuencia de un riesgo cubierto. El vigente Código Civil en su artículo 448 establece una definición, que nos parece muy acertada, al decir:

> Por el contrato de seguro la entidad aseguradora se obliga a pagar una indemnización o a efectuar alguna otra prestación hasta el total de la suma o valor asegurado, al ocurrir alguno de los acontecimientos previstos en el mismo; y el asegurado a pagar una prima calculada de conformidad con las tarifas establecidas.

Claro está, que esta definición del Código corresponde al derecho civil y no exactamente al derecho mercantil, por lo que preferimos la que hemos dado.

Atendiendo a la propia naturaleza jurídica del Contrato de Seguro, podemos decir que se trata de un contrato bilateral y aleatorio al mismo tiempo, pues además de establecer obligaciones recíprocas de las partes, depende de un acontecimiento, es decir, para que el asegurado pueda recurrir al asegurador ha de ocurrir una siniestralidad como hecho, y por lo tanto se trata de un acto previo e imprescindible; también es sinalagmático, pues el incumplimiento de una parte libera a la otra y a su vez de tracto sucesivo ya que no está sujeto a una sola prestación, sino continuada.

Por sus propias características, es también un Contrato de Adhesión, ya que las condiciones vienen establecidas por el asegurador en la propia póliza, aunque pueden ser modificadas por el asegurado siempre que sea de común acuerdo con el asegurador, lo que hace cuestionable de que en puridad sea un Contrato de Adhesión. Además es oneroso, pues requiere del pago como contraprestación.

En la definición dada anteriormente, se planteó que el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado mediante un pago; pero este, que es el abono de la prima es precisamente la contraprestación y no el pago por la suma asegurada, sino por el sostenimiento del riesgo, pues como manifiestan algunos tratadistas la cantidad asegurada no es el valor del objeto que motiva el contrato, sino la obligación que recae sobre el asegurador en caso de siniestro.

Debemos hacer mención también cuando nos referimos a las partes, a la figura del beneficiario, pues si bien es cierto que no constituye parte contratante en la póliza, es acreedor de la indemnización cuando así lo decide el asegura-

do y lo incluye en la póliza con el beneficio de la indemnización.

La expansión y el desarrollo del comercio marítimo trajo consigo el incremento de los riesgos y por consiguiente se amplió la gama de coberturas que las pólizas de seguro debían contemplar, quedando establecida una clasificación que consiste en el objeto, el interés asegurado y la duración de la cobertura.

En cuanto al objeto se trata del bien sobre el que recae, pudiendo ser el buque, las mercancías, el flete, comisiones y otras; mientras que el interés asegurado lo constituye el tipo o forma de póliza a suscribir ya sea flotante o especial y finalmente, atendiendo a la función de la cobertura en cuanto a la duración, ya sea por un período de tiempo o viaje.

Como apreciamos difiere de sus principios, que como dijéramos se trata del interés asegurable (cumplimiento de la obligación), la indemnización (el pago de los daños) y la buena fe (obrar correctamente).

Cuando hablamos del Seguro Marítimo, nos viene a la mente la organización de la Lloyd's de Londres dada la estrecha relación de trabajo que ha mantenido con nuestras empresas armadoras por mediación de la entidad aseguradora cubana ESICUBA (Seguros Internacionales de Cuba S.A.), no siendo en sí la Lloyd's una empresa ni una compañía de seguros, sino una organización para el control, información y protección del seguro, actuando como reasegurador de la propia ESICUBA, aunque no necesariamente es el único reasegurador, pero si el más importante, por lo que hacemos referencia a esta. No debe confundirse la Lloyd's como actividad vinculada al seguro con la Lloyd's Register que es una Sociedad clasificadora, ya citada en este propio trabajo.

3.2. La póliza

Uno de los aspectos de singular importancia en el Contrato de Seguro son las formalidades de este, ya que estas se materializan en el documento que conocemos por póliza y se extiende en forma duplicada, aunque en principio se rige por las normas generales del derecho con sus modificaciones y al decir del inglés Lord Chorley, constituye la base jurídica de los demás contratos del derecho marítimo, por la complejidad de su clausulado.

El Código de Comercio de Cuba en su artículo 737 y siguientes establece las formas del Contrato de Seguro Marítimo, comenzando por precisar que para que este Contrato surta efectos, es decir, para que tenga validez tiene que ser por escrito y firmado por las partes, lo que establece el carácter obligatorio de la póliza, donde además de los dispuesto en el artículo 738 del citado Código, como bien se refleja en una sentencia del Tribunal Supremo de España de 1924, la póliza contendrá las condiciones que libremente consignen los interesados, así como las excepciones que ellos tengan por conveniente mencionándolas de manera expresa en dicho documento.

La póliza de seguro tiene características muy propias como es el llamado interés asegurable, que partiendo de una clasificación desglosable en cosas o derechos, puede ser sobre el buque, las mercancías, el combustible, otros créditos, el flete, etc., alcanzando riesgos terrestres por su estrecha relación al marítimo, aunque este tiene siempre carácter principal, pues como expusieran los tratadistas alemanes Eremberg y Kisch: " el interés asegurable es una relación económica entre una persona y una cosa, en virtud de la cual esa persona sufre un perjuicio y el siniestro es siempre un riesgo previsto".

A lo anterior expuesto, le añadiremos que también se trata de una relación jurídica, ya que es el nexo que ha de permitir la conservación de eso que denominan cosa y que es la que se encuentra en riesgo, pues no debemos confundir el objeto o bien asegurado que son las cosas protegidas como el buque, la carga u otros, con el objeto contractual, que es propósito jurídico y donde el factor patrimonio desempeña un papel preponderante, pues como dijera el abogado y tratadista Adolfo Schuldreich "En el seguro lo que se asegura no es la cosa, sino su valor"; sin embargo, en los casos donde el interés se presume y no es pactado, se le da carácter extracontractual.

En lo que respecta al contenido de la póliza, debemos destacar que como obligaciones fundamentales de las partes, en el caso del asegurado está pagar la prima convenida, informar rápidamente al asegurador de los hechos y buscar la minimización de los daños (como un buen padre de familia). En cuanto al asegurador, su principal función es pagar los daños causados dentro de los límites del seguro.

Otro aspecto de significativa importancia en esta materia lo constituye el principio de

buena fe que debe prevalecer entre las partes, principio que es impositivo para ambas partes, obligando al asegurador a la utilización de términos adecuados y conforme a derecho en el clausulado de las pólizas, mientras que el asegurado se compromete a actuar ante el asegurador con plenitud de honestidad en virtud de sus obligaciones contractuales, como es formular sus declaraciones bajo ese principio de buena fe.

Cuando nos referimos a los límites del seguro, no solo estamos hablando de los superiores sino de los inferiores también, esto es que los límites del seguro se clasifican en máximos y mínimos.

La cobertura por los daños causados puede estar sujeta a un deducible y que es la cantidad que se establece como mínimo para asociar al asegurado a una parte del siniestro, lo que significa que si el valor de los daños no alcanza la cantidad acordada previamente como deducible, la reclamación del asegurado se hace económicamente improcedente y solo ha de ser resarcido el daño por la cuantía que exceda al deducible en los casos que así resulte, lo que en la práctica significa que de exceder a la cifra fijada como deducible, el asegurador procederá al pago deduciendo ese importe establecido como deducible.

También está la franquicia, lo que constituye un porcentaje del valor asegurado y que significa que si el importe de la reclamación no llega a un porcentaje preestablecido, no hay recobro por parte del asegurado y de ser alcanzado este por ciento se recuperaría el importe total asegurado, es decir, se pagaría el total del valor asegurado sin deducción.

En cuanto a los límites superiores en el propio artículo 775 del Código de Comercio, se establece que la indemnización no puede sobrepasar la cifra de la suma asegurada al decir:

> En ningún caso podrá exigirse al asegurador una suma mayor que la del importe total de seguro; sea que el buque salvado, después de la arribada forzosa para reparación de avería, se pierda; sea que la parte que haya de pagarse por la avería gruesa importe más que el seguro, o que el costo de diferentes averías y reparaciones en un mismo viaje o dentro del plazo del seguro, exceda de la suma asegurada.

Esta cita a nuestro Código no debe considerarse excluyente de los posibles gastos de aminoramiento del siniestro (*Sue and Labour*) y que, se hacen para evitar una pérdida mayor.

3.3. El abandono

El abandono es una institución dentro del derecho marítimo y en particular en el seguro marítimo donde se trata de una figura muy controvertida que consiste en la declaración del asegurado al asegurador de la cesión de la propiedad del objeto asegurado con la plenitud de derechos y deberes propios a dicho objeto, mediante el pago de la indemnización pactada, lo que hace que la caracterización de esta institución esté en la transmisión de la propiedad en materia de seguro marítimo, y por lo tanto se rige por la póliza suscrita al efecto.

Sin embargo, estas consideraciones en cuanto a la cesión o transmisión de la propiedad tienen un carácter muy doctrinal, pues en la práctica lo que suele ocurrir en sentido general, es que los aseguradores se niegan a aceptar los restos del bien asegurado o derrelicto como es en el caso de una pérdida total constructiva (CTL), lo que ha provocado diversos conflictos y polémicas entre asegurados y aseguradores, por lo que estos últimos han optado por incluir en las pólizas una cláusula en la que se establece que los aseguradores se reservan el derecho de aceptar el abandono, o bien liquidar la indemnización como pérdida total sin que necesariamente se tenga que producir la transferencia de la propiedad de los objetos asegurados. Esta cláusula opera siempre en función de los intereses de los aseguradores, ya que si ellos estuviesen interesados en el derrelicto, habrá de producirse la transmisión del objeto asegurado independientemente de las pretensiones que a esos efectos tenga el asegurado, quien ha de sentirse satisfecho con la indemnización correspondiente sin que proceda reclamación alguna respecto a la transmisión del objeto remanente, partiendo del principio de la subrogación a todos los efectos legales procedentes con relación al objeto asegurado.

No obstante, como expresáramos, por lo general los aseguradores procuran declinar de aceptar el abandono, lo que para ellos significa que ambas partes se colocan en igualdad de posiciones frente al derrelicto, por lo que el asegurado si pretende mantener su posición de aceptar solo la indemnización, debe emitir un escrito formulando su criterio, siempre y cuando no aparezca insertada en la póliza la aludida cláusula de reserva de derecho por los aseguradores en el abandono.

La Marine Insurance Act. de 1906 en su Sección 63 (1) establece lo siguiente: "Donde existe un abandono efectivo, el asegurador está facultado para asumir el control del interés asegurado de cualquier resto que pueda quedar del objeto asegurado y todos los derechos incidentales del mismo".

El abandono para que produzca efecto tiene que estar recogido en la Ley, quien de forma expresa determina qué casos son los que pueden considerarse como abandono.

El Código de Comercio de Cuba, en su artículo 789 establece las causas propias del abandono y que son las que permiten ejercer la acción de abandono por el asegurado a cuenta del asegurador.

Los efectos jurídicos del abandono son dos:

1. Traslativos, que es el acto por el cual se produce la transmisión de los derechos del asegurado al asegurador, es decir del bien siniestrado y que como hemos podido apreciar constituye un aspecto muy controvertido dentro de la institución.
2. El otro efecto jurídico es el obligacional y consiste en el pago de la suma asegurada o indemnización que debe realizar el asegurador al asegurado por el importe del valor asegurado.

No debe confundirse el abandono con el aviso de abandono, pues este último es solo un acto previo y procedimental como requisito a seguir en caso de una pérdida total constructiva.

3.4. Otras cláusulas contractuales

Como todo contrato, el seguro no excluye aspectos tales como la nulidad y que reconoce nuestro Código de Comercio reflejándolo en su artículo 781; la rescisión también forma parte de este Contrato, se puede citar como caso típico la quiebra de las partes.

Para concluir este breve esbozo del Contrato de Seguro Marítimo nos referiremos a la prescripción, pues es muy importante conocerla, dada las consecuencias negativas que puede motivar su desconocimiento ante el ejercicio de una acción reclamatoria extemporánea, por el carácter fatal que esta posee.

Nuestra vigente legislación mercantil recoge la prescripción en el artículo 954 del Código de Comercio, estableciendo el efecto que: "Prescribirán por tres años, contados desde el término de los respectivos contratos o desde la fecha del siniestro que diere lugar a ellas, las acciones nacidas de los préstamos a la gruesa o de los seguros marítimos".

3.5. La subrogación

Se trata del derecho que le asiste al asegurador de colocarse en lugar y grado del asegurado para dirigirse y reclamar al causante por los daños, una vez que haya cumplido la obligación de indemnización al asegurado, como se establece en el artículo 452 de nuestro vigente Código Civil al decir: "El asegurador, pagada la indemnización se subroga en los derechos y acciones del asegurado contra los autores o responsables del daño".

3.6. El reaseguro y el coaseguro

Otra institución muy propia del Seguro Marítimo lo es el reaseguro y que conceptualmente pudiéramos decir que se trata de un contrato por el cual un asegurador toma a su cargo, un riesgo cubierto por otro asegurador sin alterar lo ya acordado entre el asegurado y el asegurador primitivo, esto es que se trata de un contrato entre aseguradores sobre las bases del contrato o póliza original suscrito por el asegurado.

El reaseguro tiende a ser confundido con el coaseguro, aunque en el caso del segundo se trata del compartimiento del riesgo mediante la distribución alícuota de este entre varios aseguradores, es decir, cada uno de ellos asume una obligación parcial de resarcimiento y como dice el artículo 740 del Código de Comercio, en una misma póliza podrán comprenderse el seguro del buque y el de la carga, distinguiéndose las cantidades aseguradas sobre cada uno de los objetos.

En el artículo 400 de nuestro Código de Comercio se plasman ambas instituciones, refiriéndose el párrafo primero al coaseguro al decir: "Si en diferentes contratos un mismo objeto hubiere sido asegurado por una parte alícuota de su valor, los aseguradores contribuirán a la indemnización a prorrata de las sumas que aseguraron".

El párrafo segundo del mismo artículo, trata sobre el reaseguro estableciendo que: "El asegurador podrá ceder a otros aseguradores parte o partes del seguro, pero quedando obligado directa o exclusivamente con el asegurado".

También el artículo 749 de este Código establece la figura del reaseguro, confiriéndole al asegurador la facultad de reasegurarse.

En las pólizas de reaseguro se inserta una cláusula mediante la cual queda establecido que el reaseguro está sujeto a los mismos términos y condiciones estipuladas en la póliza original.

En la actualidad, la contratación del reaseguro es muy usual debido al alto costo de los buques y de las mercancías, lo que dificulta a las entidades aseguradoras asumir la totalidad del riesgo. En nuestro caso, podemos añadir la utilización de mercados de áreas convertibles en cuanto a la moneda, para el reaseguro, a los efectos de poder compensar pérdidas mediante la readquisición en la moneda originaria de compra.

3.7. Las Asociaciones de Protección e Indemnización

La Asociación de Protección e Indemnización o Póliza de Responsabilidad Civil como algunos le llaman, cubre otros riesgos inherentes a la navegación pero que no están contemplados en los contratos de seguro, es decir, que cubren riesgos no asegurados por las entidades aseguradoras.

Esta póliza conocida como Pand I (*Protection and Indemnity*), es decir, protección e indemnización y para algunos indemnidad, protege la responsabilidad del armador en caso de daños averías como tercero, esto es contra terceras personas.

Son asociaciones mutuas constituidas originalmente por los propios armadores asegurándose entre sí, por lo que el mutualismo ha sido un principio fundamental en este tipo de organización, las que establecen estas coberturas y fueron para repartir la responsabilidad no cubierta por el seguro, como era: el porcentaje de responsabilidad por averías a otro buque que el seguro no protegía, los daños causados a muelles y otros objetos fijos, etc.

Posteriormente, se fue incrementando la responsabilidad de estas asociaciones y en la actualidad se cubren por los clubes más de una veintena de responsabilidades, tales como: daños o compensación por pérdida de vida o daño personal y enfermedad a miembros de la tripulación, derechos de puerto y desvíos para desenrolos, cuarentena, multas, salvamento de vidas y otros. Debido a estos incrementos, se establecieron nuevos mecanismos para enfrentar todas las reclamaciones como fue introducir el reaseguro para los excesos de reclamación, lo que les ha permitido asumir cualquier reclamación de las responsabilidades legales previstas por los clubes, independientemente de su cuantía aminorando los efectos de los daños los que se diluyen entre todos los armadores, así como las contribuciones adicionales o llamadas suplementarias basadas en un costo total estimado, debiendo tenerse en cuenta que las coberturas de estos clubes son para el recobro y no para pago.

Debemos añadir que en la actualidad existen diversas categorías fundamentales de responsabilidad cubiertas por el Pand I Club, las que han constituido un gran incremento, como son:

a) Reclamaciones por daños personales, como lesiones, enfermedades y pérdidas de vida de tripulantes.
b) Reclamaciones por afectaciones análogas a terceros abordo.
c) Reclamaciones por colisión o abordajes.
d) Reclamaciones por contaminación de las aguas por hidrocarburo.
e) Reclamaciones por daños a objetos flotantes o fijos.
f) Reclamaciones respecto a la carga transportada.
g) Remoción de restos, infracción de regulaciones, penalizaciones, contribución a la avería gruesa, responsabilidades por remolques, etc.

Adicionalmente al seguro de protección e indemnización, se creó aunque de forma separada la llamada clase segunda *Freight Demurrage and Defenece* (flete, demora y defensa) para atender reclamaciones relacionadas con demoras, fletes, compra-venta de embarcaciones y otros aspectos legales, pudiendo contar el asociado con el asesoramiento legal de los juristas y especialistas de la asociación por el pago de una cantidad anual por buque, es decir, mediante una iguala.

Hoy en día, son múltiples los riesgos cubiertos por esta clase 2, se pueden citar entre otros fletes, falso flete, demora por la retención de buques, quebranto de un Contrato de Fletamento o Conocimiento de Embarque, estiba o desestiba inapropiada, deudas relacionadas con el seguro, servicios prestados en operaciones de remolque y salvamento y otras, pero es necesario que se tome en consideración que las entidades armadoras u operadoras de buques, deben

estar acogidas a la clase 1 (Pand I) para poder obtener los beneficios de esta.

Los objetivos principales de esta clase son:

a) Indemnizar a los miembros por los gastos legales incurridos en relación con asuntos de su buque.
b) Brindarle asesoramiento legal y asistencia a los miembros, sus capitanes y agentes cuando estos lo requieran.
c) Asistir a los miembros en la recuperación de pagos por concepto de reclamaciones, tanto judiciales como arbitrales y defender a estos ante reclamaciones que les hayan sido presentadas, sin que el monto en disputa sea cubierto por la clase.

Estos objetivos no limitan la existencia de otras reclamaciones como las relacionadas contra funcionarios de aduana; afectaciones por detecciones prolongadas de buques y otras.

El período de iniciación de la cobertura de estos clubes, difiere del período que comprende el seguro marítimo, ya que este último comienza el 1ro. de enero de cada año y vence el 31 de diciembre de ese año, mientras que el año de póliza del Club de Pand I es del 20 de febrero al 20 de febrero mediodía (*at noon* GMT) del siguiente año.

Estos clubes están presididos por un Comité de propietarios de buques, teniendo representación en los principales puertos del mundo y realizan sus actividades bajo el asesoramiento de un gran número de abogados especializados en la actividad, quienes incluso le dan recomendaciones a los asegurados en diversos asuntos relativos a la materia en cuestión, cuando existen intereses comunes buscando una transacción entre las partes.

No obstante y a modo de recomendación, es conveniente en litigios relevantes acudir a bufetes competentes y conocedores de la materia, para que asuman el conflicto con mayores posibilidades de dedicación.

3.8. Los períodos de inactividad

Un aspecto de carácter puramente económico en la actividad del seguro marítimo es el denominado período de inactividad o extorno de prima y que consiste en la devolución por el asegurador al asegurado de una parte de la prima pagada por este, en razón a la permanencia de los buques en sus puertos por períodos de 30 o más días, lo que significa una disminución del riesgo ante el mayor grado de seguridad para los buques por estar dentro de su refugio natural que es el puerto, correspondiendo al asegurado reclamar y probar ese derecho para percibir el extorno.

En la práctica, la figura del extorno de prima por ese concepto ha perdido virtualidad y a penas es empleado este sistema, que ha sido suplantado por otras formas de ajuste, para lo cual se han basado los aseguradores en la gran rescisión existente, lo que implica que una gran cantidad de embarcaciones aseguradas se encuentren fondeadas o atracadas a la espera de empleo.

4. Salvamento

Por salvamento se entienden los servicios prestados por un buque a otro para atenuar el siniestro ya acaecido, basado en el principio de la colaboración y la cooperación en el medio marino ante los peligros que este entraña; a cambio el buque salvador tendrá derecho a obtener del buque salvado una remuneración siempre que haya tenido éxito en los servicios prestados.

En esta definición queda evidenciado el hecho de que tiene que haber un daño producido, a diferencia de la asistencia, donde se trata de evitar el siniestro; sin embargo, para el derecho inglés ambas figuras se identifican con el nombre de salvamento y así ocurre también en el Convenio de Bruselas de 1910, cuando en su artículo 2 equipara ambas figuras.

Desde el punto de vista jurídico, tenemos que decir que se trata de un Contrato de Transporte Marítimo empleado en casos de salvamento, asistencia a buques o embarcaciones en el mar, y de peligros potenciales o hechos ya acaecidos.

Podemos decir que se trata de un Contrato de Arrendamiento de Obra, teniendo en cuenta que tradicionalmente la remuneración o compensación como premio es producto del resultado y no por el esfuerzo realizado.

No obstante, debemos comentar que por acuerdo de la Unión Internacional de Salvamento y el Grupo Internacional de P&I Club, se adoptó como medida insertar una cláusula especial de compensación de los P&I Club, incentivando la compensación de los salvadores en los accidentes marítimos de estas características, conocida por las siglas en inglés “SCOPIC” (*Special Compensation* P & I Club), es decir, Compensación Especial de los Club de Protección e Indemnización y que consiste en la obtención de premios en aquellos casos donde el Contrato *No Cure No Pay* no le permita obte-

nerlo, siempre que esta cláusula sea invocada propiciando un incremento del 10 % sobre las tarifas, en los casos en que los contratos sean a partir del año 2006, aunque la cláusula SCOPIC como tal proviene del año 1999.

Esta institución del salvamento en el derecho marítimo tiene sus propias reglas, tales como:

a) Debe ser un servicio voluntario de prestación.
b) El servicio debe ser prestado solo a objetos conocidos como es el buque, la carga y otros.
c) El objeto que debe ser salvado debe estar en peligro inminente.
d) El servicio prestado debe tener resultados exitosos.

Uno de los aspectos más controvertidos del salvamento lo es sin duda lo relativo a la remuneración como hemos venido comentando, y a tales efectos fue que se estableció la obligatoriedad de un contrato que deben suscribir las partes antes de que se realice la operación, a cuyo efecto y por una organización internacional denominada Salvage Association fue creada la proforma que responde al nombre de *No Cure No Pay* (si no se salva no se paga); este contrato puede acordarse por una suma alzada previamente establecida o aplazada para ser fijada posteriormente y viene impreso en forma de póliza, en versión completa (*Standard Form*) o el documento lacónico (*Short Form*). No obstante, debemos tener en cuenta siempre que el propósito del salvamento es asistir y salvar las vidas y propiedades ante un siniestro en el mar, y es por ello que no podemos pensar que estamos ante una transacción comercial, por lo que el contrato no puede constituir lo esencial del salvamento, ya que la remuneración es sólo una recompensa.

Por esto y otras razones es que actualmente no es tan empleado este procedimiento que consiste en una proforma preestablecida y en múltiples casos son empleados acuerdos directos entre las partes.

Para poder establecer la cuantía de la remuneración por salvamento deben tomarse en consideración una serie de factores que permitan una adecuada y justa compensación, se pueden citar entre ellos los siguientes:

– El valor de la propiedad salvada y el valor en riesgo, es decir, el valor del buque que acude a salvar.
– El lugar y el estado del tiempo.
– Las características de la operación y el tiempo que ha de emplear en ello.
– El estado de peligro en que se encontraba el buque salvado.
– Los gastos en que haya incurrido el buque salvador.

Todos los elementos aquí relacionados, si se tienen en cuenta, harán posible que se evite o que diminuyan los conflictos que se producen, con motivos de la remuneración.

Otro aspecto de interés en esta figura del derecho marítimo, lo es el salvamento de vidas humanas, pues si bien es cierto que esta acción no da derecho a recompensa es innegable que se trata de una obligación tanto de orden legal como humanitario; sin embargo cuando conjuntamente con la salvación de vidas se salvan bienes y otros medios materiales, sí existe el derecho a la recompensa por parte del salvador.

El Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1910 cuyo nombre es Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de auxilio y salvamento marítimo, se creó como instrumento jurídico para regular en el orden internacional lo relativo al auxilio y el salvamento, al cual nuestro país no se adhirió, no obstante haberlo suscrito inicialmente, por tanto todo lo relativo a esta materia es regulado en la República de Cuba, por lo que al efecto disponga la legislación nacional, en cuanto a lo acordado entre las partes en el referido contrato *No Cure No Pay* y lo establecido en el vigente Código de Comercio al respecto.

Finalmente, queremos destacar que el salvamento es una actividad muy relacionada con el mundo del seguro marítimo por las propias implicaciones de la operación, tanto por el riesgo que entraña como en su aspecto de orden económico en cuanto al resarcimiento, donde además de los gastos originados por el salvamento, se presentan gastos por concepto de avería gruesa cuando el buque está cargado o fletado simplemente, y los llamados gastos de pleito y trabajo (*Sue and Labour*) que tienen un carácter suplementario, tratándose de gastos en que incurre el asegurado con el propósito de evitar una pérdida mayor o total, comprometiéndose el asegurador a contribuir a dichos gastos, lo que motiva el asegurado a una mayor diligencia en la evitación o minimización del daño.

A continuación le transcribimos una póliza de la *Standard Form of Salvage Agreement* del Contrato *No Cure No Pay* en versión al español y en su forma lacónica de *Short Form.*

"QUEDA CONVENIDO entre_____ obrando por cuenta de los armadores del buque _____ y su cargamento, de acuerdo con sus respectivos intereses y _____(contratista) que este ultimo hará todo lo posible por salvar al mencionado buque y su cargamento conduciéndolo a _____ u otro lugar que más tarde sea convenido entre las partes. Estos servicios serán considerados como servicios de salvamento y serán prestados completamente de acuerdo con las condiciones que establece la fórmula de contrato *No Cure No Pay* publicada por el Comité de la Lloyd's, el contenido de cuyas cláusulas se aplicara a este Convenio como si efectivamente hubiesen sido insertadas aquí.

La remuneración demandada por el contratista, que le será abonada por sus servicios, sujeto a lo que se establece en la mencionada fórmula del Lloyd's será de _____ en caso de éxito y un máximo de _____% del producto de lo que se salve, en caso de que éxito sea solamente parcial.

Con sujeción a lo que se establece en la repetida fórmula de Lloyd's, el contratista tendrá derecho de embargo sobre la propiedad salvada, para su remuneración".

La versión completa del Contrato de *No Cure No Pay* (*Standard Form of Salvage Agreement*) que consta de 21 artículos ha sido aprobada y publicada por el comité del Lloyd's. Este documento se rige por la ley inglesa y en caso de discrepancia entre las partes, será resuelto por los Órganos de Arbitraje en Londres, siendo el único documento al que se somete esta versión extractada o *Short Form*.

Asociada a la figura del salvamento, aparece la asistencia por su similitud, solo que en este caso estamos refiriéndonos a un acto potencial de peligro, es decir, no acontecido, pero que requiere ser auxiliado por el estado físico-técnico en que se encuentra la embarcación o el buque.

IX. LA CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES

1. Objetivos

Los buques en su inmensa mayoría se encuentran registrados bajo una Sociedad de Clasificación, pues si bien es cierto que dicho registro no tiene un carácter obligatorio, el no estar clasificado constituye una gran desventaja para su armador.

Es necesario que se tome en consideración que en toda operación mercantil deben ofrecerse las posibilidades a las partes de que cada una conozca la situación de la otra parte, es decir, cuando alguien va a adquirir un bien determinado necesita conocer las características y condiciones de este y en contraposición la otra parte requiere conocer de las posibilidades del cliente en cuanto al cumplimiento de la obligación pecuniaria, esto es lo que se denomina un sistema de publicidad en el ámbito de la navegación marítima; sin embargo dada la naturaleza y características del buque, así como, las del tráfico marítimo se hace muy compleja esta situación, ya que el rápido y constante movimiento de las embarcaciones impedirían poder obtener informaciones técnicas sobre estas en tan breves períodos de tiempo, lo que solo se puede lograr a través de las sociedades de clasificación de esos buques, por lo que hay que reconocer que la importancia de estas Sociedades no está dada solamente en la presión que ejercen sobre los armadores en cuanto al mantenimiento del buque que le permitan estar en buen estado de navegabilidad, sino también en la publicidad, la que hace posible la ejecución de las transacciones entre los interesados en esta esfera.

Las Sociedades de Clasificación son instituciones especializadas en asuntos marítimos cuyo objetivo consiste en determinar el estado técnico y las condiciones de navegabilidad de los buques, así como otros medios flotantes, instalaciones marítimas, obras hidrotécnicas y medios portuarios mediante la realización de inspecciones y pruebas que periódicamente realizan, otorgándole a esos buques la llamada "clase", siempre que reúnan los requisitos establecidos por la propia institución a esos efectos, conforme a sus reglas.

2. Antecedentes

Desde mediados del siglo XVIII, específicamente en 1760 surge lo que fuera la primera sociedad de clasificación *Lloyd's Registre of Shipping*, que fue modificada varias décadas después, en 1834 para constituirse como la de mayor renombre internacional, aunque en la propia Inglaterra existía una que era la *British Corporation Registre of Shipping and Aircraft*, pero en 1949 esta se fusionó como el *Lloyd's Registre*.

También se fueron constituyendo en otros países instituciones de esta naturaleza como lo son el *Bureau Veritas* de Francia creada en 1828 en Amberes, la cual fue inicialmente conocida como el *Lloyd's* francés para adoptar posteriormente el nombre que actualmente ostenta de *Bureau Veritas*.

También podemos citar la *Germanischer Lloyd's* de Alemania que fuera fundada en 1867;

el *American Bureau* de EUA, en 1862; la *Norske Veritas* de Noruega en 1864 y así sucesivamente tenemos otras Sociedades de Clasificación como el Registro Italiano, el Japonés, el Soviético y finalmente podemos citar el Registro Cubano de Buques, creado en el año 1982 mediante la Resolución No. 2 de 21 de enero de ese año, dictada por el Ministro del Transporte y cuyas funciones en virtud de dicha Resolución son:

a) Actuar como Sociedad de Clasificación conforme a sus reglas.
b) Realizar inspecciones técnicas, hacer reclasificación, arqueos y otras de igual naturaleza.
c) Fijar los francobordos y áreas de navegación.
d) Expedir certificados de casco, equipos y otros.

3. Funciones

Estas Sociedades de Clasificación como anteriormente señalamos, poseen sus propias reglas de clasificación para los buques, e incluso para la propia construcción de estos, las que son periódicamente revisadas por especialistas expertos en asuntos marítimos, cuyas reglas obligan a los armadores a la conservación de sus buques y a que mantengan su estado técnico, es decir, que reúnan todos los parámetros que son exigidos por las reglas de clasificación de la propia sociedad para que se pueda considerar el buque en estado de navegabilidad.

Cada Sociedad de Clasificación emplea determinados signos que ella misma crea, para otorgar la clasificación más alta al buque, lo que significa que ha cumplido todos los requerimientos de sus reglas. Podemos citar como ejemplo los signos del *Lloyd's Registre*, la que tomamos por tratarse de la clasificación más representativa por tener más años de constituida y ser la institución más conocida mundialmente y la de mayor tradición; el signo empleado por esta sociedad es la cruz de malta (siempre que el buque haya sido construido bajo la supervisión de esta y a continuación el número 100 la letra a y el número 1 (+100 A 1), con lo cual certifica que en la fecha en que es realizada la inspección, el buque se encuentra a entera satisfacción de acuerdo con las reglas de la sociedad, lo que le permite mantener su clase en el libro registro de esta, pero sujeto a inspecciones periódicas.

Estos certificados son emitidos tanto para acreditar la conservación de la clase del buque en las etapas correspondientes ya sea anual, bienal, cuatrienal, etc., como para la clasificación de buques de nueva construcción. También son emitidos certificados con relación a la maquinaria, así como, con en los casos de reparaciones, una vez concluidas estas.

Aun cuando existen algunas variantes en la clasificación, como lo es que el buque no tenga todo su equipo o medios en perfectas condiciones, en cuyo caso el Comité de la Sociedad puede acordar darle la clase, pero omitiendo el último guarismo y colocando en su lugar una línea, por lo que en ese mismo caso el signo será 100 a- evidenciando un cumplimiento parcial, lo ordinario es que el buque obtenga la totalidad de los componentes del signo o no lo reciba, lo que significa que se le conceda la categoría por reunir los requisitos que establecen las reglas de la Sociedad o que no se le conceda quedando excluido del Registro, hasta que esté en condiciones de ser nuevamente inspeccionado; sin embargo se ha logrado que se emitan certificaciones provisionales por períodos de tiempo específicos, lo que le permite al armador que el buque no pierda su clase y continúe en explotación, pero sujeto a inspección al vencimiento del término que le fue concedido.

Otras de las funciones de estas sociedades, es la de arbitrar disponiéndose por las partes en muchos contratos de construcción, que en caso de diferencia de asuntos de carácter puramente técnicos, estos serán sometidos a la interpretación de la Sociedad de Clasificación (que se acuerde), siendo la decisión de esta definitiva y de obligatorio cumplimiento para las partes.

4. Del certificado

Aun cuando los certificados emitidos por las sociedades de clasificación no son documentos que tengan un valor jurídico *per se*, pues no tienen carácter de derecho público, sí son reconocidos y aceptados por todas las partes que intervienen en las operaciones donde son emitidos estos certificados dada la imparcialidad y prestigio de que gozan estas instituciones.

No obstante, contemplar sus propios estatutos una cláusula de exoneración de responsabilidad frente a navieros y otros, como se describe en sus propios certificados, es importante destacar que las Sociedades de Clasificación asumen responsabilidades por faltas voluntarias como lo son los delitos o cuasidelitos, pero en los casos de faltas evidentes y debidamente probadas por

el perjudicado de la existencia de una relación directa causa-efecto entre la afectación y lo ordenado, la Sociedad responderá, pero solo en la cuantía del beneficio que obtuvo.

El alcance de la responsabilidad de las Sociedades es un acto muy complejo y debatido en extremo, puesto que mientras al parecer estas tratan de evadir responsabilidades de los hechos o las causas consecuentes de sus propios dictámenes, esto a su vez se hace incompatible con las propias normas jurídicas de los países donde estas Sociedades operan.

En resumen, tenemos que remitirnos a las citas del ilustre tratadista español de derecho marítimo y autor del libro *Derecho y legislación marítima,* entre otros, al decir: "La Sociedad Clasificadora declina toda su responsabilidad por errores u omisiones, pero el prestigio que tiene le impone una gran exactitud y escrupulosidad en los datos".

Sin embargo, debemos hacer referencia a lo expresado por el también español Dn. Joaquín Garrigues, que en el tomo II de su libro *Curso de derecho mercantil* dice que si el inspector de la sociedad está autorizado para emitir el Certificado de Clasificación la Sociedad deberá responder de ello, pero si solo está autorizado para efectuar la inspección y darle cuenta a la Sociedad, en este caso se rige por las reglas del mandato y añade como hecho que calificamos de destacable, que la responsabilidad no es de aplicación frente a terceros por no haber vínculos contractuales al respecto.

5. Del registro

La función registral de los buques que realizan las Sociedades de Clasificación, tienen gran importancia ya que en estos libros registros se detalla todo un conjunto de parámetros técnicos del buque clasificado por la propia institución, porque, precisamente es ahí donde se encuentra la información que le puede permitir a los comerciantes, armadores, aseguradores y otros conocer con exactitud el estado técnico del buque, sus características y otras informaciones de interés, en resumen es el factor publicitario del buque.

En estos registros se puede obtener la información siguiente:

a) El *call sign* del buque o la señal de llamada (numeral).
b) El nombre actual y el anterior registrado del buque.
c) El tonelaje bruto y neto de este.
d) Armadores, país y puerto de registro.
e) Clasificación.
f) Casco, astillero de construcción, eslora, manga, calado y fecha de construcción.
g) La maquinaria con todos los detalles principales, las calderas y otras informaciones.

Toda esta información, es de interés también para compradores de buques, pues constituye una guía inicial para la transacción, la que más tarde se concretaría con otras informaciones como son:

1) La capacidad de carga.
2) El nudaje o velocidad del buque.
3) Tipo de combustible y el consumo diario.
4) Tipo de buque en cuanto a la cubierta, etc.
5) Materiales de construcción del buque y tipo de soldadura.
6) Número y tipo de mástil.
7) Cantidad y tipos de cubiertos, así como, otras informaciones de interés para el comprador.

Como expusiera Fariña en su libro *Derecho marítimo práctico*:

> El sistema de publicidad de la propiedad naval mercante es una exigencia que se impone por las necesidades de garantías que permitan conocer perfectamente sus características y condiciones de navegabilidad a todos los que puedan tener interés en sus navegaciones para todas las transacciones marítimas.

X. LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS

1. Los puertos comerciales

Conceptualmente, la definición de puertos tiene algo en común para los tratadistas que han incursionado en este tema y es su función comercial.

Prueba de lo anterior, es lo expuesto en el artículo 13 de la derogada Ley de Puertos, puesta en vigor para la República de Cuba por real Decreto de 31 de octubre de 1890, de la entonces metrópoli y que textualmente dice: "se consideran puertos los parajes en las costas más o menos abrigadas, bien por la disposición natural del terreno, o bien por obras construidas al efecto y en los cuales exista de una manera permanente y en debida forma tráfico marítimo".

La Organización de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), ha dado la siguiente definición de puerto: "un conjunto de instalaciones y servicios destinados a servir de punto de conexión entre el transporte terrestre y el marítimo.

El ilustre profesor D. Antonio Sánchez de Bustamante y Sirvén, definió a los puertos como: "los frecuentados nacionalmente por los buques de mar y que sirven al comercio exterior".

El español Fuentes Irurozquin señaló que el puerto es un lugar de la costa definido de los vientos y dispuesto para la seguridad de las naves y para las operaciones de tráfico y armamento.

Como se observa, el carácter comercial es constante en las definiciones aquí ofrecidas y así pudiéramos continuar apreciando esa misma idea y esos mismos conceptos en otros tratadistas y conocedores en la materia.

Indudablemente que el puerto no es sólo un elemento comercial para la realización de las operaciones de carga y descarga de las embarcaciones, así como, para el trasbordo y el almacenaje, lo que en sí constituyen sus funciones económicas, sino que también es un refugio de embarcaciones y un lugar de protección natural como bien se recoge en la propia Ley de Puerto de 1890 y por ello lo definimos como: "Un lugar dado por la naturaleza o construido por la mano del hombre, que sirve de refugio a las embarcaciones y vincula el mar con la tierra mediante sus instalaciones, lo que hace posible el comercio exterior principalmente".

Sin embargo, el recién promulgado Decreto Ley de Puerto, No. 230 de 28 de agosto del 2002 de la República de Cuba lo define como: "El conjunto de espacios terrestres y zonas de agua que situadas en las costas o en las riberas de los ríos, reúnan las condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización, que permitan la ejecución de operaciones de tráfico marítimo-portuario y sean habilidades para el desarrollo de estas actividades".

A continuación relaciona diversas condiciones que han de tener los puertos, los que a su vez clasifica en su artículo 6 con preeminencia a su importancia comercial.

Para muchos la actividad portuaria se sustrae de lo marítimo para tomar un carácter independiente y colocarse en una posición, que si bien no es opuesta lo es de forma coherente, consti-

tuyéndose como un elemento relacionado con la esfera marítima, pero que no es parte integrante de esta, sino vinculante como el terrestre; pero es innegable que no hay desarrollo para el comercio marítimo, sin la existencia de los puertos, por lo que hay que acogerlo en el contexto del derecho marítimo, como parte de este.

2. El régimen jurídico portuario

El régimen jurídico de los puertos en Cuba debemos hallarlo en primera instancia en la Constitución de la República, al disponer la soberanía de las aguas interiores, sentando las bases para la promulgación de leyes y otras normas reguladoras de la actividad.

La Ley de Puertos que fuera promulgada en España en 1880 y puesta en vigor en Cuba una década después, ha sido objeto de diversos cambios, tales como: el Decreto 1239 de 1919, el que le incorpora diversas reglas a dicha ley de forma complementaria; la Ley Decreto 1942 de 1955, sobre las concesiones de otras e incluso el rescate de buques hundidos y abandonados, así como, otras disposiciones.

Esta ley de puertos establece la prohibición de construir en la zona marítimo-terrestre, salvo autorización expresa del jefe de Estado. Años después, el 21 de abril de 1959 fue dictada la Ley No. 270 que dispuso la anchura de 100 metros a partir de la zona marítimo-terrestre como costas en la República de Cuba, la que es considerada de utilidad pública e interés social.

En el año de 1969 fue promulgada la Ley 1227, en la que se prohíbe la ejecución de obras marítimas y portuarias sin la previa autorización del Ministerio del Transporte y del Instituto Cubano de Hidrografía, habiendo sido extinguido este último como Organismo de la Administración Central del Estado, mediante el Decreto Ley No. 67 del 19 de abril de 1983 y traspasando sus funciones al Ministerio de las Fuerzas Armadas; al mismo tiempo se establece en este Decreto Ley que la rectoría de la actividad portuaria recaía en el Ministerio del Transporte continuador del Ministerio de Marina Mercante y Puertos, al decir en su artículo 82 lo siguiente:

> El Ministerio del Transporte es el encargado de ejecutar, dirigir y controlar la política en cuanto al transporte marítimo y sus servicios auxiliares o conexos y controlar la explotación y actividades en los puertos conjuntamente con este organismo, tienen intervención regulada por este Decreto Ley, el Ministerio del Interior en lo concerniente a inmigración, guardafronteras y lo que es prevención y extinción de incendios, así también actúa en cuanto a las capitanías de puerto. El Ministerio de Salud Pública se encarga de la sanidad internacional y el control epidemiológico y el Ministerio de la Agricultura, en lo relativo al control fitosanitario.

Las aduanas como órganos de control para las entradas y salidas de pasajeros y las cargas en los puertos, tienen un peso muy significativo en la actividad y como se establece en el artículo 1 del recién promulgado Decreto Ley 162, denominado "de Aduanas", su objeto es regular el control aduanero aplicable a la entrada, tránsito, cabotaje, trasbordo, depósito y salidas del territorio nacional de mercancías, pasajeros etc.

También han sido emitidos otros instrumentos jurídicos como fue el Decreto 3729 del 31 de diciembre de 1942 revocando la orden 78 de 1899 sobre Capitanía de Puertos y más reciente el reglamento sobre el servicio marítimo portuario y en la actualidad se trabaja en la disposición jurídica que ha de instrumentar las atribuciones y funciones de la autoridad portuaria.

No obstante, la mayor importancia en sus regulaciones lo tiene el referido Decreto Ley No. 230 del 2002, por ser el instrumento que regula la organización portuaria nacional y el desarrollo sostenible de los puertos.

3. La documentación portuaria

Las actividades portuarias esenciales, no las únicas, son aquellas relativas a las operaciones de carga o descarga de mercancías, trasbordo, almacenamiento y otras, y que independientemente de los documentos considerados base jurídica de toda reclamación concerniente a esta actividad, como son el aviso de alistamiento (N/R), el estado de hechos (S/F) y la hoja de tiempo (T/SH), se emplean diversos documentos que son utilizados en las funciones operativas, tales como:

- Registro de Control de Partidas, conocido como *Tally* (Tarja), donde son anotados los bultos clasificados, así como, los faltantes.
- Modelos de Tarja, donde es certificado el resultado de la recepción y entrega de la carga al operador y es firmado por ambos tarjadores, teniendo una significativa importancia.
- Resumen de Tarja, en el cual se reflejan la cantidad de bultos operados por cada tipo de

carga y otros detalles incluidos los tiempos perdidos por el buque, sirviendo de base para la confección del estado de hechos al recoger la información más importante en el vínculo entre el buque, la carga y el puerto.

- *Outturn Report*, es el documento donde son consignados los faltantes y los sobrantes a la descarga y constituye el documento que le permite a los perjudicados formular la reclamación por ese concepto.
- *Daily Report* o Reporte Diario y que como su propio nombre lo indica es confeccionado cada día para reflejar las cargas averiadas en el buque a su llegada a puerto.
- *Survey Report* o Reporte de Inspección, que es el documento donde se consolidan las averías reflejadas en el *Daily Report*, posibilitando al perjudicado por la avería ocurrida, establecer su reclamación contra el transportista.

Hemos citado sólo algunos documentos que son empleados en los puertos en relación con las operaciones de carga, ya que estos no han sido agotados en esta relación, pero el propósito es que se conozcan algunos de los más utilizados.

Como es de apreciar, si bien el puerto no queda definido como un factor intrínseco de la actividad marítima, es sin lugar a dudas, un elemento de vital importancia de esta, sin la cual no fuera posible el comercio marítimo.

4. Zonas francas

Estas las constituyen áreas o extensiones de terrenos dentro del territorio nacional, fuera de todo núcleo poblacional y con facilidades para la importación y exportación de mercancías, estando exencionada de gravámenes o impuestos con total franquicia de derechos, cuyo propósito es estimular la industrialización del país.

Podemos decir que este fue el origen de las llamadas zonas y puertos francos, lo que fue incrementándose en cuanto a las actividades a desarrollar en esas áreas, no limitándose a la esfera industrial e incursionando en actividades comerciales, de servicio y otras.

Estas facilidades, si bien posibilitan la no intervención directa de las aduanas con respecto a sus derechos ya tradicionales en materia de comercio internacional, obliga a un riguroso control en el cumplimiento de las normas y las regulaciones que se establecen para este régimen de exenciones.

En Cuba, esta actividad fue desarrollada en los puertos de Cienfuegos y la Isla de la Juventud, en aquellos momentos denominada Isla de Pinos, básicamente, pero las relaciones de trabajo y la vinculación con el CAME (Consejo de Ayuda Mutua Económica) del que Cuba formaba parte, hicieron que durante más de tres décadas esta actividad quedará abandonada.

Posteriormente, en el año de 1995 fue promulgada la Ley No. 77 sobre la inversión extranjera, donde en su artículo 51.1 se establece que:

> "Se consideran zonas francas aquellas en las que se puede aplicar, por decisión del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, su régimen especial en materia aduanera, tributaria, laboral, migratoria, de orden público, de inversión de capitales y de comercio exterior, y en las que pueden participar los inversionistas extranjeros para realizar operaciones financieras, de importación, exportación, almacenaje, actividades productivas o reexportación".

En esta definición se amplía considerablemente el concepto de zona franca, dándole cabida a la inversión extranjera teniendo en cuenta el propósito de la propia ley que lo dispone más adelante; esta introduce la figura de los denominados "parques industriales", y en la que dispone que su objetivo es desarrollar actividades productivas con participación de capital extranjero.

Mediante el Decreto Ley No. 162 denominado "de Aduanas" es regulado el régimen aduanero en las zonas francas y en los parques industriales, estableciendo que las mercancías que entren o salgan de dichas áreas estarán bajo un control aduanero atenuado, es decir, la condición de que las mercancías estén exentas de derechos de aduana no excluye su control, como bien señala este Decreto Ley.

A su vez, se establece una clasificación para las zonas francas a tenor de las mercancías que en ella se introducen, como lo son: las zonas francas comerciales, industriales y de servicio.

El Decreto Ley No. 165 es la disposición especial que regula lo relativo a las zonas francas y los parques industriales, la que amplía el concepto de zona franca al definirla como:

> Un espacio dentro del territorio nacional debidamente delimitado, sin población residente, de libre importación y exportación de bienes, desvinculado de la demarcación aduanera, en el que se realizan actividades industriales, comerciales, agropecuarias, tecnológicas y de servicios, con aplicación de un régimen especial.

A diferencia del Decreto Ley de Aduanas, aquí se habla de actividades agropecuarias y tecnológicas, mientras que en la definición de parque industrial se establece que su condición es análoga a la zona franca, sólo que en este prevalece la actividad industrial y de servicios.

Es indudable, que las zonas francas y los parques industriales resultaron para nuestro país algo novedoso de acuerdo a sus nuevas proyecciones, aunque existía algo de zona franca, pero con un concepto muy limitado en cuanto a centros de transformación de mercancías solamente, sin embargo es necesario significar que su empleo como tal ha perdido cierta virtualidad y ha ido disminuyendo el número de participantes.

No obstante, en el área del Caribe se hace significativa esta actividad de zona franca, como es el caso de la República Dominicana principalmente, lo que no excluye su existencia en otras áreas como lo son en diferentes puertos de Europa y en la propia América.

Volviendo a las generalidades de los puertos, queremos expresar que los tres elementos indispensables para la existencia de un puerto que sea capaz de brindar el servicio que se le requiera son:

1) Contar con el calado suficiente que le permita recibir y atracar embarcaciones de cualquier porte.
2) Disponer de los medios y equipos que posibiliten que las operaciones de carga o descarga se produzcan con la prontitud y eficacia necesaria, apoyada como es lógico con la fuerza de trabajo capaz.
3) Que haya una red apropiada para la expedición de las mercancías y los medios indispensables para que esta se efectúe con celeridad.

Es decir, que además de las condiciones de seguridad donde los buques puedan entrar, salir permanecer sin peligro alguno, las tres condiciones indicadas constituyen un factor fundamental para que sea considerado un puerto de primer orden.

5. Puertos más importantes

Al referirnos a los puertos de mayor significación, lo hacemos para hablar de los puertos comerciales en la República de Cuba, pero no debemos omitir que existen varios en el mundo con un potencial extraordinario de movilidad como son Rótterdam en Holanda, Hamburgo en Alemania, Liverpool en el Reino Unido, Barcelona en España, y Marsella en Francia, todos en Europa. También debemos citar el puerto de Nueva York en los EE.UU.

En Cuba los principales puertos son:

Provincia Habana	Mariel
Provincia Ciudad de La Habana	Puerto de la Habana
Provincia de Matanzas	Puertos de Matanzas y Cárdenas
Provincia de Villa Clara	Isabela de Sagua
Provincia de Cienfuegos	Cienfuegos y Casilda
Provincia de Camagüey	Nuevitas
Provincia de la Tunas	Carúpano
Provincia de Holguín	Felton, Antillas, Moa (Níquel)
Provincia de Santiago de Cuba	Santiago de Cuba

Lo anterior no significa que estos sean los únicos puertos de Cuba, pues tenemos otros como son: Manzanillo, Nueva Gerona y Batabanó; pero es evidente que los anteriormente citados podemos calificarlos de principales por el volumen de carga que manipulan y su importancia en la economía.

Sin embargo, entre todos los puertos cubanos aquí mencionados, los de mayor significación por la importancia que actualmente revisten son los puertos de la Habana, Santiago de Cuba y Cienfuegos, en la esfera del comercio y la transportación marítima.

XI. CONTRATO DE PASAJE

Hemos querido tratar de este tema teniendo en cuenta la importancia que tiene en la actualidad en la actividad marítima.

Aun cuando su historicidad no es amplia, sin embargo debemos referirnos que en el libro titulado *Consulado del mar*, confeccionado por los catalanes durante los siglos XII y XIII se había introducido la institución del transporte marítimo de pasaje asociada al Contrato de Fletamento, sustituyendo la palabra carga por la de pasajero a pesar de ser de diferente naturaleza.

La incipiente y pobre navegación de buques para este servicio, unido a la piratería de la época e incluso a los pocos pasajeros existentes en este tipo de transportación se les recomendaba que viajaran armados, por lo que sus regulaciones eran muy pobres, por no decir ninguna, la que toma cierta connotación a principios del siglo XIX como se aprecia en el Código de Comercio francés de 1807, posteriormente en el Código de Comercio español de 1829 y más tarde en el de 1885, es por ello que nuestro Código de Comercio lo trata en sus artículos 693 y siguientes.

A mediados del siglo XIX, el transporte de pasaje se convierte en significativo con la incorporación de medios de transporte apropiados para esta actividad, así como, el surgimiento de compañías dedicadas a esta transportación rivalizadoras entre sí.

Se han dado diferentes definiciones en torno a este Contrato como la de que: "es un contrato de transporte bilateral en que el objeto es la persona del pasajero, quien se vincula mediante el pago del precio del pasaje, siendo un contrato de naturaleza consensual, pero no sujeto a la libre discusión precontractual". Sin embargo, nos adherimos a otra definición por considerarla más simple en cuanto a su comprensión, y que es la siguiente:

> Se trata de un contrato mediante el cual una de las partes denominada porteador o transportista se compromete a transportar por vía marítima y hacía un destino específico a una persona denominada pasajero, a cambio del pago de una cantidad de dinero o pasaje por el servicio.

En esta definición se observa un elemento de carácter fundamental y es la contraprestación, es decir, es oneroso y no gratuito dicho servicio a lo que debemos añadir que no se contemplan las diferencias jurídicas entre un buque de ruta y un crucero, y aun cuando las circunstancias personales no se les atribuían gran importancia, esta fue tomando fuerza y excluyendo con ello a la figura del polizón en ambos aspectos.

Además de las regulaciones internas de los países, como lo es el Código de Comercio de Cuba, existen otras disposiciones de carácter internacional plasmadas en Convenios, como lo es el de Bruselas de 1961 regulador de la actividad y del que somos parte desde 1965; también tenemos el Convenio de Atenas, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por vía marítima de 1974, puesto en vigor por la Organización Marítima Internacional (OMI) en el año de 1989, pero aun Cuba no es parte de este.

No obstante, debemos tener en cuenta que las propias regulaciones que aparecen en los boletos de pasaje rigen la actividad, por lo que no podemos desconocer la importancia que reviste y que le da el carácter de un Contrato de Adhesión, donde quedan estipuladas sus propias reglas a los efectos de la propia transportación.

1. Su naturaleza

La naturaleza jurídica del Contrato de Pasaje difiere de la del Contrato de Fletamento, no obstante su similitud conceptual, toda vez que el objeto del Contrato de Pasaje está dado por la persona de su pasajero, es decir, el resultado proveniente de la obligación y cumplimiento del traslado de personas como tal, sin atenerse a las características de lo que se transporte, por lo que su verdadero objeto es la persona propiamente.

La naturaleza jurídica de este Contrato podemos hallarla en su condición eminentemente consensual, no obstante tratarse de un boleto de pasaje con carácter de adhesión, pero con múltiples obligaciones para el transportista y además el boleto es propiamente una evidencia contractual.

Otro elemento característico de este Contrato es que se pacta bajo la condición de que el boleto contenga el nombre del pasajero (*intuito personae*), así como la aceptación del pasajero a las disposiciones del capitán como autoridad, el respeto y la disciplina a bordo, con el propósito de poder garantizar la seguridad del pasajero.

Hay que decir que en esta dicotomía conceptual del Contrato en su relación con el Fletamento, no hay diferencia jurídica entre ruta-crucero y línea o carga, lo que le da una mayor similitud.

2. Derecho y obligaciones de las partes

En virtud de este Contrato, ambas partes, naviero o transportista y el pasajero contraen recíprocamente obligaciones.

Como obligaciones previas al viaje se encuentran las del transportista:

a) Poner el buque en perfecto estado de navegabilidad a disposición del pasajero, en la fecha indicada en el boleto de pasaje y en condiciones óptimas para este servicio, incluida la higiene.
b) El porteador o transportista debe recibir a bordo el pasajero y su equipaje, proporcionándole el lugar que le corresponda, siempre que cumpla los requisitos establecidos por las regulaciones sanitarias y otras al respecto, responsabilizándose con el equipaje, con excepción de las que el pasajero lleva consigo.
c) El buque debe emprender el viaje en la hora indicada y realizar el transporte en el itinerario y con el tiempo convenido. De no comenzar el viaje en la hora indicada, el pasajero tiene el derecho de permanecer a bordo y el porteador queda obligado a suministrarle alimentos sin cargo para el pasajero.
d) De retardarse la salida por un término de diez días, al pasajero le asiste el derecho de cancelar el pasaje, y que se le reintegre el importe pagado y a ser indemnizado, salvo que en este último caso se demuestre por el transportista que es por causas ajenas a él o a su personal.

En cuanto a las obligaciones durante la travesía, el transportista debe:

a) Conducir los pasajeros al puerto o puertos de destino.
b) No variar injustificadamente la derrota del buque.
c) Suministrar al pasajero la manutención correspondiente, incluida en el precio del pasaje.

Las principales obligaciones del pasajero son:

a) Pagar el precio del pasaje, aun en el caso de no realizar el viaje por no presentarse a tiempo, o se ausentare inconsultamente a la hora de la salida.
b) Estar a bordo a la hora señalada.
c) Someterse a las disposiciones del capitán en cuanto al orden.
d) Hacer uso adecuado de los medios del buque, sin causarle afectaciones, ni daños.

Los límites de responsabilidad

El Contrato de Pasaje puede ser *nominativo* o al *portador*.

El Contrato es nominativo, cuando por autorización previa del capitán o de su agente consignatario puede transferirse, conforme a lo establecido en el artículo 695 del Código de Comercio; no así al portador que es por la simple tenencia.

Los límites de responsabilidad en materia de indemnización fueron establecidos en el Convenio de Bruselas de 1924, fijando 8 libras de oro por tonelada de arqueo del buque, lo que fue objeto de modificaciones en 1967 y posteriormente por el Convenio de Atenas, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por vía marítima, aprobado en 1974 y que entró en vigor en 1987, fijando un límite de US $63,000.00 por muerte o lesiones de un pasajero y en 1990, fue aprobado un nuevo Protocolo modificativo del Convenio de Atenas, en la fecha del 29 de marzo de 1990, que fijó un incremento como compensación por muerte o lesiones, en un importe estimado de US $ 235,000.00

Para concluir este tema, nos referiremos a la prescripción de conformidad con lo establecido en nuestro vigente Código de Comercio y que dispone en su artículo 951 un término de seis meses para los casos de reclamaciones por el cobro del pasaje, contados desde que el pasajero arribó a su destino, o del momento en que venía obligado a pagarlo y de un año en los casos de indemnización por accidentes, en concordancia con el Código Civil, el que regula todo lo relativo al transporte de pasajeros, en sus artículos 429 al 434.

XII. EL CONTRATO DE REMOLQUE

1. Concepto

Aunque el Contrato de Remolque no está contemplado en nuestro vigente Código de Comercio, cumple una función muy importante en la actualidad dadas sus funciones.

Conceptualmente Lord Chorley, catedrático de la Universidad de Londres, lo definió como: "un servicio de remolque que puede describirse como el empleo de un buque para facilitar el viaje de otro, cuando no se quiere nada más que la aceleración de la marcha"; mientras que el tratadista español Joaquín Garrigues lo calificó diciendo que: "se entiende por Contrato de Remolque en el que el capitán de un buque llamado remolcador, dotado de fuerza motriz, se obliga a arrastrar tras de sí, por medio de un cable o remolque, a otro cuerpo flotante desprovisto de fuerza".

Por tanto, se puede definir como el traslado o desplazamiento de una nave, sea mercante u otro artefacto naval, llevada desde un lugar a otro mediante cabos o cuerdas apropiadas como un acto de evidente tracción, bajo la responsabilidad del remolcador

2. Funciones

No obstante, los conceptos emitidos, en la actualidad no se corresponden plenamente con la realidad del alcance y funciones del Contrato de Remolque propiamente, ya que no se limita a la tracción de un medio inerte, sea por carecer de capacidad de maniobra o por auxilio o salvamento, sino por otras operaciones como es la realización de maniobras en los puertos o servicios domésticos como es calificado por algunas legislaciones.

En la actividad de remolque, el transportista actúa como un porteador cuya obligación consiste en trasladar bajo su custodia y responsabilidad el medio que le es entregado hasta situarlo en el lugar acordado, a cambio del pago de una cantidad de dinero previamente acordada por el servicio que será brindado, sin embargo el acto de entrega del bien desempeña un papel determinante, teniendo en cuenta el compromiso y las obligaciones que contrae el usuario del remolcador y que se denomina fletador, con el medio a remolcar al momento de su entrega al armador del remolcador, tales como:

a) El fletador deberá ejercer la debida diligencia para asegurar que el medio objeto del remolque esté completamente listo al comienzo de la operación, para ser remolcado desde el lugar de salida al de destino.
b) El fletador se compromete a que el remolque estará en condiciones adecuadas, preparado y listo para ser remolcado en el momento en que arribe el remolcador al lugar de salida y apto y equipado con tales formas, señales de navegación y otras luces requeridas para el remolque.
c) El fletador deberá entregar al armador del remolcador o a su capitán al arribo del remolcador en el lugar de salida, un certificado incondicional de las condiciones de

navegabilidad del remolque, emitido por una firma reconocida de inspectores marítimos o una organización de inspectores, estableciendo que el armador no está bajo ninguna obligación de cumplir con el remolque hasta que a su discreción esté satisfecho de que en la operación esté todo acondicionado y preparado, apto y listo para ser remolcado, pero el armador no deberá dar su aprobación irrazonablemente.

d) Ninguna inspección del remolque por el armador deberá constituir una aprobación de las condiciones del remolque o ser considerada una renuncia de un compromiso previo dado por el fletador.

Las operaciones relativas a maniobras, es un servicio para asistir a los buques en el tráfico interior de los puertos, donde el remolcador se obliga a dar cumplimiento al compromiso del servicio que lo constituye la maniobra, debiendo responder de las afectaciones o daños que causare al medio que remolque, aunque este es un tema muy controvertido, pues se aduce que el armador debe responder por los daños que le provocaren al remolcador por causas imputables a su personal, todo lo cual debe precisarse en el Contrato de Remolque que ambas partes suscriban y cuya naturaleza se caracteriza por su consensualidad.

Nuestra legislación no recoge el Contrato de Remolque, por lo que usualmente se emplea una proforma internacional de la BIMCO denominado TOWCON con las adecuaciones pertinentes al caso, de conformidad con los acuerdos adoptados y aceptados por las partes, por lo que como dijera Lord Chorley: "La falta de regulaciones legales del contrato (remolque) hace que tengan particular importancia las cláusulas generales establecidas por los remolcadores", refiriéndose fundamentalmente a la navegabilidad e inicio de las operaciones, así como, a las responsabilidades e indemnizaciones al efecto.

Cuando nos referimos al Contrato de Remolque, debemos hacerlo en dependencia de la modalidad en que nos encontremos, es decir, si estamos hablando de un remolque transporte lo que significa en esencia el traslado por mar de un buque, embarcación u otros medios desde un punto a otro bajo la dirección del capitán del remolcador, o nos referimos a un remolque maniobra, se trata de operaciones realizadas dentro de los puertos, teniendo la nave remolcada en este caso la dirección de la maniobra salvo acuerdo en contrario, estando la responsabilidad ante una eventualidad a cargo de quien ostente en esos momentos la dirección, salvo un caso fortuito o de fuerza mayor.

3. Obligaciones principales de las partes

El remolcador tendrá como obligación esencial cumplimentar las regulaciones sobre rumbo y gobierno provenientes del remolcado, mediante el empleo de medios que le permitan la realización efectiva de las maniobras, de cuyos resultados con un carácter positivo deberá obtener la correspondiente compensación y que previamente debe pactarse, salvo circunstancias emergentes imprevistas como un acto de salvamento.

En cuanto al remolcado debe contribuir en todo sentido para que la operación sea exitosa, realizando las diligencias que sean necesarias a bordo de su embarcación, e incluso con su personal en cuanto a la manipulación de los cabos, dando las pertinentes ordenes al remolcador en lo que respecta al control de la navegación, lo que no niega que el remolcador pueda tomar decisiones por sí mismo en circunstancias especiales que lo requieran.

A modo de conclusión de este tema, debemos expresar que ante un caso de emergencia o auxilio y en circunstancias críticas, las autoridades competentes están facultadas para requerir la prestación del servicio por un remolcador, lo que constituye una condición de fuerza mayor.

XIII. LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y SUS LIMITACIONES

1. Generales

A través del propio texto hemos venido haciendo distintas observaciones con relación a las responsabilidades del propietario, del naviero o armador y que se establecen en el vigente Código de Comercio de Cuba, como se puede apreciar en sus artículos 586 y siguientes, así como en el artículo 618 al decir que el capitán será civilmente responsable para con el naviero y este con los terceros que hubieren contratado con él.

El desarrollo y avance de la navegación marítima ha obligado a la adopción de medidas que limiten el alcance de esa responsabilidad, teniendo en cuenta los grandes valores, tanto de los medios de transportación como de las cargas y que a pesar de los convenios y tratados internacionales al respecto, entre los que se puede destacar el Convenio Internacional para la unificación de las reglas sobre limitaciones de responsabilidad de los propietarios de buques, existen diversos sistemas legales que imperan en las diferentes áreas, como se tratará más adelante.

Debemos también tener muy presente, que la responsabilidad civil es una condición jurídica en la que se pone de manifiesto el elemento pecuniario, como factor esencial teniendo en cuenta que es lo que se le impone al deudor, en situaciones de actos ilícitos o enriquecimientos indebidos y que se recogen en el vigente Código Civil.

2. Resarcimiento de la responsabilidad civil

El elemento material o pecuniario constituye un factor de gran importancia en cuanto al resarcimiento de daños o perjuicios causados, como es de apreciar de conformidad con lo preceptuado en el artículo 81 del Código Civil, al decir que los actos ilícitos son los que causan daños o perjuicios y a tenor del artículo 46.3 de este Código, las relaciones jurídicas facultan a una persona a exigir de otra una prestación de dar o hacer como resarcimiento de la responsabilidad civil ante un acto ilícito.

El resarcimiento se produce:

a) Mediante la restitución del bien, que ha de ser la reposición de este y no otro, con abono por el deterioro, siempre que no haya sido adquirido por un tercero de buena fe.
b) La reparación del daño material, que ha de ser mediante el pago por el valor afectado o su proporción, siempre que no sea posible la restitución.

   Complementariamente se han dictado diversas regulaciones por diferentes órganos y organismos, en relación con los límites y los actos que tengan implicaciones legales.
c) Indemnización de naturaleza económica como es:
   1) Por la pérdida de vida y de existir obligaciones por la víctima, deberá asumirla hasta su liquidación.

2) El daño físico es indemnizable, mediante la prestación dineraria.
3) En caso de hospitalización o asistencia, los costos de la curación.
4) Efectuar el pago por el salario dejado de percibir.
5) Compensar por otros ingresos dejados de percibir.
6) Desembolsos hechos por el perjudicado o familiares, debido al acto ilícito.
7) De dañar el medio ambiente, los gastos que impliquen su rehabilitación.

d) La indemnización del daño moral, que es la satisfacción del ofendido mediante la reparación pública del daño causado al ofendido por el ofensor.

Es de consignar que el daño moral también comprende el resarcimiento pecuniario en dependencia de la naturaleza del hecho y su trascendencia.

3. Responsabilidad de la persona jurídica

Las personas jurídicas se obligan a reparar los daños y perjuicios causados por sus funcionarios y dirigentes en actos ilícitos, pudiendo repetir contra el verdadero culpable, respondiendo subsidiariamente si el acto es delictivo.

Dentro del ámbito marítimo, la responsabilidad del naviero es limitada, debido a los constantes riesgos que genera la actividad y que en diferentes áreas tienen sus propias regulaciones como exponemos a continuación:

a) En el derecho inglés, es hasta una suma fijada de acuerdo al tonelaje del buque; no obstante en los casos de daños personales o materiales responde a otras regulaciones como es 8 libras esterlinas en este último supuesto, por tonelada de registro y 15 libras esterlinas para daños personales por tonelada.
b) En el derecho alemán, se contrae al valor del buque, el flete y sus accesorios, no contemplando otros elementos patrimoniales del naviero.
c) El derecho estadounidense es limitado al valor del buque y del flete, pero el naviero incluso puede darlos en depósito para que el fideicomisario se haga cargo de la compensación con esos valores.
d) En el ámbito del derecho latino se permite el abandono por parte del que tenga la libre disposición del buque a favor del acreedor, aunque no se limita, pues el límite de la responsabilidad del naviero contempla tanto el buque como el flete.
e) En la legislación de Cuba también se contempla el abandono, con excepción del abordaje y que conforme al artículo 837 del vigente Código de Comercio se limita al valor del buque, pertenencias y flete prepagado.

En el orden de las personas naturales, existen las denominadas responsabilidades materiales, previstas y sancionadas en el Decreto-Ley 92, de aplicación a los dirigentes, funcionarios y trabajadores en el ejercicio de sus funciones, estableciendo los límites de responsabilidad y la indemnización.

4. La exoneración

Es la acción y efecto de liberar de carga u obligación, siendo clasificada en:

1) Legítima defensa, cuando se actúa por necesidad suprema o ante el deber cumplido.
2) Caso fortuito, cuando siendo previsible se hace inevitable, siendo un acto lícito.
3) Fuerza mayor, se trata de un suceso ajeno a la voluntad de quien lo alegue, por lo tanto es imprevisible y debe ser probado por el alegante.

5. La responsabilidad civil del capitán ante el armador

El capitán contrae determinadas obligaciones tanto con el naviero como para los terceros que hubiese contratado y así fue recogido en el artículo 618 del Código de Comercio, desglosándolo de la siguiente forma:

a) Daños al buque o a la carga por su impericia o descuido.
b) Sustracciones que se cometen por la tripulación.
c) Multas y confiscaciones que le son impuestas por las autoridades al violar leyes y reglamentos.
d) Daños y perjuicios causados a bordo por discrepancias o faltas cometidas.
e) Uso indebido de las obligaciones que le correspondan, es decir, exceso en el ejercicio de sus facultades.
f) Variación del rumbo sin justa causa tomando derrotas diferentes a las previstas.

g) Entrar indebidamente en puerto al que no le correspondía acceder.
h) Violación del reglamento de luces y señales.

6. Responsabilidad del embarcador o del fletador

Para concluir el Tema de la Responsabilidad Civil, brevemente nos referiremos a la responsabilidad civil del propietario de la carga y donde el fletador tiene una gran incidencia.

El pago del flete constituye uno de los aspectos de suma importancia en la actividad marítima, en su condición mercantil y onerosa, además es muy controvertido en la transportación de buques fletados en cualquiera de sus modalidades, pero nos referiremos a dos aspectos que suelen ser objeto de discrepancias como son el subfletamento y la retención de la mercancía, relacionados ambos con la obligación del pago del flete, el que se calcula por un valor monetario o por el peso o volumen del cargamento.

Las proformas clásicas de Fletamento a Tiempo contemplan en su clausulado lo que es el subfletamento o *subletting*, a lo que nos referimos cuando comentamos sobre esta modalidad en el tema del *Fletamento* y donde el fletador primario se puede convertir en un armador disponente, siendo el pago del flete una obligación tanto para el fletador primario con relación al fletante o armador como para el subfletador y el armador disponente, sin que en ninguno de dichos casos el flete constituya una dependencia de uno hacia el otro, ni transferir la obligación incumplida por la vía de la culpa Aquiliana, por tanto cada fletador tiene que asumir su propia responsabilidad y demás obligaciones contraídas a tenor de los términos de los respectivos contratos y que son independientes uno del otro.

En cuanto a la retención su aplicación se produce por los armadores cuando se incumple el pago del flete, en caso de gastos de salvamento, contribución a la avería gruesa o falso flete, no así en los casos de obligaciones de pago por concepto de demoras.

El Código de Comercio de Cuba recoge en los artículos 669 al 678 las obligaciones del fletante mientras que a partir del artículo 679 y siguientes aparecen las obligaciones del fletador.

APÉNDICE

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO (REGLAS DE LA HAYA, 1924) CON LAS MODIFICACIONES HECHAS POR EL PROTOCOLO DE BRUSELAS DE 23 DE FEBRERO DE 1968 (REGLAS DE VISBY)

Artículo 1

En el presente Convenio se emplean las palabras siguientes en el sentido preciso que se indica a continuación:

1. "Porteador": comprende el propietario del buque o el fletador, parte en un contrato de transporte con un cargador.
2. "Contrato de Transporte": Solo se aplica al contrato de transporte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar; además se emplea en el conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este documento regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento.
3. "Mercancías": comprende bienes, mercancías, objetos y artículos de cualquier clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento que, según en el contrato de transporte, que se declara colocada sobre cubierta, y es en efecto transportado así.
4. "Buque": significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancía por mar.
5. "Transporte de mercancías": comprende el tiempo transcurrido desde las cargas de mercancías a bordo del buque, hasta su descarga del buque.

Artículo 2

Bajo las reservas de las disposiciones del artículo 6, el porteador de todos los contratos de transporte de mercancías por mar está sometido, en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, vigilancia, cuidado y descarga de dichas mercancías, a las responsabilidades y obligaciones, y goza de los derechos y exoneraciones que a continuación se mencionan.

Artículo 3

1. El porteador, antes comenzar el viaje, debe cuidar diligentemente, de:
   a) Que el buque esté en estado de navegar.
   b) Armar, equipar y aprovisionar el buque, convenientemente.
   c) Limpiar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas, y los demás lugares del buque, cuando se carguen las mercancías para su recepción, transporte y conservación.
2. El porteador, bajo la reserva de las disposiciones del artículo 4, debe proceder de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación y descarga de las mercancías transportadas.
3. Después de haber recibido y tomado como carga las mercancías, el porteador y el capitán o agente del porteador, deben, a petición del cargador, entregarle un conocimiento de embarque que exprese, entre otras cosas:

a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar la estiba de estas, con tal que las expresadas marcas estén impresas o puestas, claramente, en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en las cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje.

b) El número de bultos o piezas, así como la cantidad o el peso, según los casos, tal como los haya consignado por escrito el cargador.

c) El estado y la condición aparentes de las mercancías.

Sin embargo, ningún porteador, capitán o agente del porteador tiene la obligación de declarar o mencionar, en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso cuando tengan razón fundada para suponer que no representan, exactamente, las mercancías recibidas por él, o que no ha tenido medios razonables de comprobar.

4. Este conocimiento establece la presunción, salvo prueba de lo contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma en que aparezcan descritas conforme al acápite 3 (a, b y c). Sin embargo, no es admisible una prueba contraria cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe.

5. Se estima que el cargador garantiza al porteador, en el momento de la carga, la exactitud de marcas, número, cantidad y peso, en la forma en que él las consigna, y el cargador debe indemnizar al porteador de todas las pérdidas, daños o gastos que provengan o resulten de inexactitudes de dichos extremos. El derecho del porteador a esta indemnización no limita, en modo alguno, su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

6. El hecho de retirar las mercancías constituye, salvo prueba contraria, una presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento, a menos que antes de retirar las mercancías, o en ese momento, y de ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito al porteador o a su agente en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso debe darse en los tres días siguientes a la entrega.

Las reservas por escrito son inútiles si ha sido comprobado que el estado de las mercancías es contradictorio en el momento de la recepción.

Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 6 bis, el porteador y el buque están exonerados, en cualquier caso, de toda responsabilidad respecto a las mercancías, a menos que se ejerza una acción dentro del año siguiente a su entrega o la fecha en que deben haber sido entregadas. No obstante, este plazo puede ser prorrogado si las partes así lo acuerdan, con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción.

En caso de pérdidas o daños, ciertos o presuntos, el porteador y el receptor de las mercancías se deben propiciar todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

6 bis. Las acciones de indemnización contra terceros pueden ser ejercidas, incluso después de haber expirado el plazo en el párrafo precedente, si están dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que conozca del caso. No obstante, ese plazo no puede ser inferior a tres meses a partir del día en que la persona que ejerce la acción de indemnización haya pagado la cantidad reclamada o haya recibido una notificación de citación.

7. Cuando las mercancías han sido cargadas, se puede pegar en el conocimiento que entreguen al cargador (porteador, capitán o agente del porteador), si este lo solicita, una estampilla que diga: “Embarcado”, con la condición de que si el cargador ha recibido antes algún documento que le dé derecho a dichas mercancías, restituya este documento contra la entrega del conocimiento provisto de la estampilla “Embarcado”. El porteador, el capitán o el agente tienen la facultad de anotar en el puerto de embarque el(los) nombre(s) del(los) buque(s) en que las mercancías han sido embarcadas, así como la(s) fecha(s) del embarque, por tanto, cuando dicho documento ha sido anotado en esta forma es considerado, a los efectos de este artículo, si reúne las menciones del artículo 3, párrafo tercero, como si fuese un conocimiento con la estampilla “Embarcado”.

8. Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que exonere al porteador o al buque de responsabilidad, pérdida o daño referentes a las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en este artículo, o atenuando dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente Convenio se consideran nulos y sin efectos y se tienen por no puestos. La cláusula de excepción del beneficio del seguro al porteador y cualquier otra cláusula semejante exonera al porteador de su responsabilidad.

Artículo 4

1. Ni el transportista ni el buque son responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la falta de condiciones del buque para navegar, a menos que sea imputable a falta de la debida diligencia por parte del porteador para poner el buque en buen estado para navegar o asegurar su alistamiento, equipo o aprovisionamiento convenientes, o para limpiar o poner en buen estado las bodegas, cámaras frías, frigoríficos o todos los otros lugares del buque donde las mercancías se colocan y sean apropiadas a la recepción, transporte y conservación de estas, todo conforme a las prescripciones del artículo 3, párrafo primero. Siempre que resulte una pérdida o daño por mal estado del buque para navegar, las costas de la prueba, en lo que concierne haber empleado la razonable diligencia, son a cuenta del porteador o de cualquier otra persona a quien beneficie la exoneración prevista en el presente artículo.
2. Ni el porteador ni el buque son responsables por pérdidas o daños que resulten o provengan de:
   a) Actos, negligencia o falta del capitán, marinero, piloto o del personal destinado por el porteador para la navegación o a la administración del buque.
   b) Incendios, a menos que hayan sido ocasionados por hecho o falta de porteador.
   c) Peligros, daños o accidentes de mar u otras aguas navegables.
   d) Fuerza mayor
   e) Hechos de guerra.
   f) Hecho de enemigos públicos.
   g) Detención o embargo por soberanos, autoridades o pueblos, o de un embargo judicial.
   h) Restricción de cuarentena.
   i) Acto u omisión del embarcador o propietario de las mercancías o de su agente o representante.
   j) Huelgas o *look-outs*, paros o trabas impuestos, total o parcialmente, al trabajo por cualquier causa que sea.
   k) Motines o perturbaciones civiles.
   l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar.
   m) Disminución de volumen o peso, así como de cualquier otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.
   n) Embalaje insuficiente.
   o) Insuficiencia o imperfección de las marcas.
   p) Vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable.
   q) Cualquier otra causa que no proceda del hecho o falta del porteador, así como de hecho o falta de los agentes o encargados del porteador, pero las costas de la prueba incumben a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, y a ella corresponde demostrar que la pérdida o daño no han sido ocasionados por falta personal, hecho del porteador, ni por falta o hechos de los agentes o encargados del porteador.
3. El cargador no es responsable de las pérdidas o daños sufridos por el porteador o el buque, y que procedan o resulten de cualquier causa, sin que exista acta, falta o negligencia del cargador, de sus agentes o de sus encargados.
4. Ningún cambio de ruta para salvar o intentar salvamento de vidas o bienes en el mar, ni ningún cambio de ruta razonable, es considerado como una infracción del presente convenio o del contrato del transporte y el porteador no es responsable de ninguna pérdida o daño que de ellos resulte.
5. Limitaciones, beneficios, responsabilidades, impugnaciones del cargador, transportistas o porteador se refieren a continuación:

a) Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declaradas por el cargador con anterioridad al embarque y así conste en el conocimiento, ni el porteador ni el

buque son, en ningún caso, responsables de la pérdida o daño de las mercancías o con ellas relacionadas por una suma superior a 666,7 unidades de cuenta por bulto o unidad, o a dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose el límite más elevado.

b) La cantidad total debida debe ser calculada en función del valor de las mercancías en el lugar y en la fecha en que haya sido descargada conforme al contrato, o en el lugar y en la fecha en que se debieron haber sido descargadas. El valor de las mercancías se determina según la cotización en bolsa, o a falta de ella, según el precio corriente en el mercado de acuerdo con el valor usual de mercancías de la misma naturaleza y calidad.

c) Cuando se utilice un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar para agrupar mercancías, todo bulto o unidad, que según el conocimiento haya sido embalado en tal dispositivo, se considera como un bulto o una unidad a los efectos de este párrafo. Fuere de este caso, tal dispositivo se considera como un bulto o unidad.

d) La unidad de cuenta mencionada en este artículo es el derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional (FMI). La suma mencionada en el inciso a) de este apartado se convierte en moneda nacional, según el valor de dicha moneda en la fecha que se determina por la ley del lugar del tribunal competente. El valor en derechos especiales de giro, moneda nacional, de un Estado miembro del FMI, se calcula según el método de valoración del Fondo Monetario Internacional, para sus propias operaciones y transacciones, en la fecha de que se trate.

   No obstante, cuando el Estado no sea miembro del FMI y su legislación no permita aplicar las disposiciones antes previstas, puede, en el momento de la ratificación o adhesión del Protocolo de 1968 o incluso posteriormente, declarar que los límites de responsabilidad previstos en este convenio y aplicables en su territorio, se calculan de la forma siguiente:

   – Diez mil unidades monetarias para las sumas de 666,7 monedas de cuentas mencionada en la letra a) del párrafo 5 del presente artículo.
   – Treinta unidades monetarias, para las sumas de las dos unidades de cuenta mencionadas en la letra a) del párrafo 5 del presente artículo.

   La unidad monetaria referida antes corresponde a 65,5 mg (miligramos) de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades citadas se realiza según la legislación del Estado en cuestión. El cálculo y la conversión mencionados se efectúan de forma que expresen, en la medida de lo posible, la moneda nacional del Estado, al mismo valor real para las cantidades mencionadas en la letra a) del párrafo 5 de este artículo, que el expresado en unidades de cuenta. Los Estados deben comunicar al depositario su método de cálculo o los resultados de la conversión, según los casos, en el momento del depósito o adhesión y cada vez que se cambie el sistema de cálculo o el valor de la moneda nacional en relación con la unidad de cuenta o la unidad monetaria.

e) Ni el porteador ni el buque tienen derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo, si se demuestra que los daños que han tenido lugar se deben a una acción u omisión del porteador, con intención de provocar daños de modo temerario y a sabiendas de que es posible que ocurran daños.

f) La declaración mencionada en el apartado a) de este párrafo, si está incluida en el conocimiento, constituye una presunción salvo prueba contraria, pero no obligada al porteador, el cual puede impugnarla.

g) Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, pueden fijarse cantidades máximas diferentes a las indicadas en el apartado a) de este párrafo, siempre que esa suma máxima convencional no sea inferior a la cantidad máxima correspondiente indicada en dicho apartado.

h) Ni el porteador ni el buque son responsables de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a estas, si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

6. Las mercancías de naturaleza inflamable, explosivas o peligrosas, cuyo embarque no hubiera consentido el porteador, el capitán o el agente del porteador, si conociése su naturaleza o carácter, pueden, en todo momento antes de su entrega, ser descargadas en cualquier lugar, destruidas o transformadas en inofensivas por el porteador sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías es responsable de los daños y gastos producidos u ocasionados directa o indirectamente por su embarque. Si alguna de dichas mercancías, embarcadas con el conocimiento y consentimiento del porteador, llegasen a constituir un peligro para el buque o para el cargamento, puede ser desembarcada, destruida o transformada en inofensiva por el porteador, sin responsabilidad para este, si no se trata de averías gruesas en el caso de que proceda declararlas.

Artículo 4 bis

1. Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente convenio son aplicables a toda acción ejercida contra el porteador, para la indemnización de las pérdidas o daños sufridos por mercancías que sean objeto de un contrato de transporte, se funde la acción en responsabilidad contractual o extra-contractual.
2. Si se ejerce tal acción contra un empleado o agente del porteador, tal empleado o agente puede acogerse a las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador pueda invocar conforme al presente convenio.
3. El total de las cantidades que hayan de pagar el porteador y sus empleados y agentes no debe exceder en ese caso, del límite establecido en el presente convenio.
4. No obstante, el empleado o agente del porteador no se debe exonerar de las disposiciones del presente artículo, si se demuestra que los daños que han tenido lugar se deben a una acción u omisión del empleado o agente, con la intención de provocar daños temerario y a sabiendas de que es posible que ocurra.

Artículo 5

El porteador puede abandonar todos los derechos y excepciones o partes de ello, o aumentar las responsabilidades y obligaciones que le correspondan con arreglo al presente convenio, siempre que dicho abandono o aumento se inserte en el conocimiento entregado al cargador.

Ninguna de las disposiciones del presente convenio se aplican a las pólizas de fletamento, pero si se expiden conocimientos en el caso de un buque sujeto a una póliza de fletamento, quedan sometidos a los términos del presente convenio. Ninguna de las disposiciones de estas reglas se considera como impedimento para la inserción en un conocimiento de cualquier disposición lícita en relación con averías gruesas.

Artículo 6

No obstante lo dispuesto en los artículos precedentes, el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador están en libertad, tratándose de mercancías determinadas, cualesquiera que sean, para otorgar contratos, estableciendo las condiciones que crean convenientes relativas a la responsabilidad y a las obligaciones del porteador para estas mercancías; así como los derechos y las excepciones del porteador respecto de estas mismas mercancías o concernientes a sus obligaciones, en cuanto al estado del buque para navegar, siempre que esta estipulación no sea contraria al orden público o concerniente a los cuidados o diligencias de sus comisionados o agentes en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidados y descarga de las mercancías transportadas por mar, y con tal que en este caso no haya sido expedido ni se expida ningún conocimiento y que las condiciones del acuerdo recaído se inserten en un recibo, que es un documento negociable y lleva la indicación de este carácter.

Los convenios celebrados en esta forma tienen plenos efectos legales.

Así, se conviene en que este artículo no se aplica a los cargamentos comerciales ordinarios hechos en el curso de operaciones comerciales corrientes, sino solo a otros cargamentos, en los cuales el carácter y la condición de las cosas que hayan de transportarse y las circunstancias, término y condiciones en que el transporte deba hacerse son de tal naturaleza que justifican un convenio especial.

Artículo 7

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prohíbe al porteador o al cargador insertar en un conocimiento estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del porteador o del buque, por la pérdida o los daños que sobrevengan a las mercancías o concernientes a su custodia, cuidado y conservación antes de la carga y después de la descarga del buque en el que las mercancías se transportan por mar.

Artículo 8

Las disposiciones del presente Convenio no modifican ni los derechos ni las obligaciones de porteador, derivados de cualquier ley en vigor en este momento, relativa a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

Artículo 9

El presente Convenio se aplica sin perjuicio de las disposiciones de convenciones internacionales y leyes nacionales sobre la responsabilidad por daños nucleares.

Artículo 10

Las disposiciones del presente Convenio se aplican a todo conocimiento relativo al transporte de mercancías entre puertos de dos Estados diferentes, cuando:

1. El conocimiento sea formalizado en un Estado contratante.
2. El transporte tenga lugar desde un puerto de un Estado contratante.
3. El conocimiento estipule que el Contrato se va a regir por las disposiciones del presente Convenio o de cualquier otra legislación que las aplique o les den efecto, sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otro interesado.

Cada Estado contratante debe aplicar las disposiciones del presente Convenio a los mencionados conocimientos.

Este artículo no impide que un Estado contratante aplique las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos no comprendidos en los párrafos precedentes.

Artículo 11

A la terminación del plazo de dos años, lo más tarde, a contar desde el día de la firma, el Gobierno belga entrará en relación con los Gobiernos de las Altas Partes contratantes que se hayan declarado dispuestos a ratificarlo para decidir si procede afirmarlo. Las ratificaciones se depositarán en Bruselas en la fecha que se fije, de común acuerdo, entre dichos gobiernos, el primer depósito de ratificaciones se hará constar por acta firmada por los representantes de los Estados que en él tomen parte y por el ministro de Negocios Extranjeros de Bélgica.

Los depósitos posteriores se harán por medio de notificación escrita, dirigida al Gobierno belga acompañada del instrumento de ratificación.

El Gobierno belga remitirá, inmediatamente, por la vía diplomática a los Estados que hayan firmado este Convenio, o que se hayan adherido a él, una copia certificada conforme al acta relativa al primer depósito de ratificaciones de las notificaciones mencionadas en el párrafo precedente, así como de los instrumentos de ratificación que los acompañen. En los casos previstos en el párrafo anterior, dicho gobierno comunicará al mismo tiempo la fecha en que ha recibido la notificación.

Artículo 12

Los Estados no signatarios pueden adherirse al presente Convenio, hayan estado representados o no en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherirse debe notificar por escrito su intención al gobierno belga, remitiéndole el acta de adhesión, que se depositará en los archivos del citado gobierno.

El gobierno belga, trasmitirá inmediatamente a todos los Estados signatarios o adheridos, copia certificada conforme de la notificación, así como, del acta de adhesión, indicando la fecha en que han recibido la notificación.

Artículo 13

Las Altas Partes contratantes pueden, en el momento de la firma del depósito de las ratificaciones o de su adhesión, declarar que la aceptación por su parte del presente Convenio no se aplicará a algunos o a ninguno de los dominios

autónomos, colonia, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad. Por consiguiente, pueden adherirse en lo sucesivo, separadamente en nombre de uno y otro de dichos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar, excluidos en su primitiva declaración. Pueden, igualmente, conforme a estas disposiciones, denunciar el presente Convenio separadamente para uno o varios de dichos dominios autónomos, colonia, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que estén bajo su soberanía o autoridad.

Artículo 14

El presente Convenio causa efecto en los Estados que participen en el primer depósito de ratificaciones un año después de dicho depósito. En cuanto a los Estados que lo ratifiquen, posteriormente, o que se adhieran a él, así como en los casos en que se pongan en vigor después, conforme al artículo 13, causa efecto seis meses después de que las notificaciones previstas en el artículo 11, párrafo segundo, y en el artículo 12, párrafo segundo, hayan sido recibidas por el gobierno belga.

Artículo 15

Cuando uno de los Estados contratantes quisiera denunciar el presente Convenio, la denuncia se notificará por escrito al gobierno belga, el cual remitirá, inmediatamente, copia certificada conforme de la notificación a todos los demás Estados, haciéndoles saber la fecha en que la recibió.

La denuncia causa sus efectos solo respecto al Estado que la haya notificado y un año después que la notificación haya llegado al gobierno belga.

Artículo 16

Cada Estado contratante tendrá la facultad de proponer la reunión de una conferencia con objeto de estudiar las mejoras que en el Convenio pudieran introducirse.

El Estado que haga uso de esta facultad debe notificar un año antes de su intención a los demás Estados, por mediación del gobierno belga, que se debe encargar de convocar la conferencia.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de agosto de 1924.

5. CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍA, 1978. (REGLAS DE HAMBURGO)

Preámbulo

LOS ESTADOS PARTE EN EL PRESENTE CONVENIO HABIENDO RECONOCIDO la conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas reglas relativas al transporte marítimo de mercancías:

HAN DECIDIDO celebrar un convenio a esos efectos y han acordado lo siguiente:

PARTE 1. Disposiciones generales

Artículo 1. Definiciones

En el presente Convenio:

1. Por "porteador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancía con un cargador.
2. Por "porteador efectivo" se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como, cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.
3. Por "cargador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con el porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.
4. Por "consignatario" se entiende las persona autorizada para recibir las mercancías.
5. El término "mercancías" comprende los animales vivos cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercancías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.
6. Por "contrato de transporte marítimo" se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprende transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo.
7. Por "conocimiento de embarque" se entiende de un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual este se compromete a entregarlas contra la presentación del documento, constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al porteador.
8. La expresión "por escrito" comprende, entre otras cosas, el telegrama y el telex.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que:
   a) El puerto de carga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante, o
   b) el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo este situado en un Estado Contratante, o
   c) uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto este situado en un Estado Contratante, o
   d) el Conocimiento de Embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, se emita en un Estado contratante, o
   e) el Conocimiento de Embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de un Estado que dé efecto a esas disposiciones.
2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.
3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los Contratos de Fletamento. No obstante, cuando se emita un Conocimiento de Embarque en cumplimiento de un Contrato de Fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese Conocimiento de Embarque si este regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.
4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a cada uno de esos embarques. No obstante, cuando un embarque se efectúe en virtud de un Contrato de Fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 de este artículo.

Artículo 3. Interpretación del Convenio

En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

PARTE II. Responsabilidad del porteador

Artículo 4. Período de responsabilidad

1. La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de descarga.
2. A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:
   a) Desde el momento en que este las haya tomado a su cargo al recibirlas:
   I) Del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o
   II) de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;
   b) Hasta el momento en que la haya entregado:
   I) poniéndolas en poder del consignatario; o
   II) en los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate, aplicables en el puerto de descarga; o
   III) poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes según las leyes o los reglamentos aplicables en el puertos de descarga hayan de entregarse las mercancías.

Artículo 5. Fundamentos de la responsabilidad

1. El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como, del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida,

el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el Contrato de Transporte Marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.
3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas pérdidas si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 4 dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.
4. a) El porteador será responsable:
   I) De la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;
   II) de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto a los cuales el demandante pruebe que han sobrevenido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias.
   b) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará, si el reclamante o el porteador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con las prácticas del transporte marítimo se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al portador y al reclamante que lo soliciten.
5. En el transporte de animales vivos, el porteador no será responsable de la pérdida, el daño, o el retraso en la entrega resultantes de los riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, atendidas las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales riesgos, se presumirá que estos han sido a causa de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provenían de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.
6. El porteador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas, o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.
7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concurra con otra causa para ocasionar la pérdida, del daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que se pruebe el importe de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

Artículo 6. Limitación de la responsabilidad

1. a) La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto y otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.
   b) La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que debe pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías.
   c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en apartados a) y b) de este

párrafo excederá del límite determinado en virtud del apartado a) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

2. Para determinar, a los efectos del apartado a) del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:
   a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que según el Conocimiento de Embarque, si se emite, o según cualquier otro documento que haga prueba del Contrato de Transporte Marítimo, estén contenidos en ese elemento de transporte se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.
   b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del porteador o no ha sido suministrado por este, como una unidad independiente de la carga transportada.
3. Por unidad de cuenta se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 26.
4. El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1.

Artículo 7. Aplicación de reclamaciones extracontractuales

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de la mercancías a que se refiere el Contrato de Transporte Marítimo, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.
2. Si se ejercita tal acción contra un empleado o agente del porteador, ese empleado o agente, si prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el porteador pueda invocar en virtud del presente Convenio.
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles del porteador o de cualquiera de las personas a que se refiere al párrafo 2 de este artículo, no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

1. El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.
2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el dado o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente ya sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Artículo 9. Carga sobre cubierta

1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo si ello está en conformidad con un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes.
2. Si el porteador y el cargador han convenido en que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta, el porteador incluirá una declaración a tal efecto en el Conocimiento de Embarque u otro documento que haga prueba del Contrato de Transporte Marítimo a falta de declaración, el porteador deberá probar que ha celebrado un acuerdo para el transporte sobre cubierta; no obstante, el portador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido un consignatario, que haya adquirido el Conocimiento de Embarque de buena fe.

3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta en contravención de lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo o cuando el porteador no pueda invocar, en virtud del párrafo 2 de este artículo, un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 5, será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, que provengan únicamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 o el artículo 8 del presente Convenio, según el caso.
4. El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará una acción u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.

Artículo 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo

1. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido encomendada a un porteador efectivo, independientemente de que el Contrato de Transporte Marítimo lo autorice o no, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio. Respecto del transporte que sea ejecutado por el porteador efectivo, el porteador será responsable de las acciones y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones.
2. Todas las disposiciones del presente Convenio por las que se rige la responsabilidad del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte que este haya ejecutado. Se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 8 si se ejercita una acción contra un empleado o agente del porteador efectivo.
3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asume obligaciones no impuestas por el presente Convenio, o renuncie a derechos conferidos por el presente Convenio surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si este lo acepta expresamente y por escrito. El porteador seguirá sujeto a las obligaciones o renuncias resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido aceptadas o no por el porteador efectivo.
4. En los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.
5. La cuantía total de las sumas exigibles del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.
6. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin prejuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

Artículo 11. Transporte directo

1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10, cuando un Contrato de Transporte Marítimo estipule explícitamente que una parte específica del transporte a que se refiere ese contrato será ejecutada por una persona determinada distinta del porteador, el Contrato podrá estipular asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo durante esa parte del transporte. No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede invocarse ningún procedimiento judicial contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 del artículo 21. La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderá al porteador.
2. El porteador efectivo será responsable, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10, de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia.

PARTE III. Responsabilidad del cargador

Artículo 12. Norma general

El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el por-

teador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que la pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.

Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

1. El cargador señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.
2. El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo según el caso, le informará del carácter peligroso de aquellas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:
   a) El cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías, y
   b) las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.
3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.
4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.

PARTE IV. Documentos de transporte

Artículo 14. Emisión del Conocimiento de Embarque

1. Cuando el porteador o el porteador efectivo se hagan cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un Conocimiento de Embarque al cargador, si este lo solicita.
2. El Conocimiento de Embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador. Se considerará que un Conocimiento de Embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador.
3. La firma en el Conocimiento de Embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el Conocimiento de Embarque.

Artículo 15. Contenido del documento de embarque

1. En el Conocimiento de Embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:
   a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador.
   b) El estado aparente de las mercancías.
   c) El nombre y el establecimiento principal del porteador.
   d) El nombre del cargador.
   e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador.
   f) El puerto de carga según el Contrato de Transporte Marítimo y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto.
   g) El puerto de descarga según el Contrato de Transporte Marítimo.
   h) El número de originales del Conocimiento de Embarque, si hubiere más de uno.
   i) El lugar de emisión del Conocimiento de Embarque.

j) La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre.
k) El flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario.
l) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23.
m) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta.
n) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes.
o) Todo límite o límites superiores de responsabilidad que hayan pactado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6.

2. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el porteador emitirá un Conocimiento de Embarque "embarcado" el cargador si este lo solicita, en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 de este artículo se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o de unos buques determinados y se indicará la fecha o las fechas en que haya efectuado la carga. Si el porteador ha emitido anteriormente un Conocimiento de Embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, este, si el porteador lo solicita, devolverá dicho documento a cambio de un Conocimiento de Embarque "embarcado". Cuando el cargador realice un Conocimiento de Embarque "embarcado", el porteador podrá, para atender a esa solicitud, modificar cualquier documento emitido anteriormente si, con las modificaciones introducidas dicho documento contiene toda la información que debe constar en un Conocimiento de Embarque "embarcado".
3. La omisión en el Conocimiento de Embarque de uno o varios de los datos a que se refiere este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como Conocimiento de Embarque, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 7 del artículo 1.

Artículo 16. Conocimientos de Embarque: reservas y valor probatorio

1. Si el Conocimiento de Embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el porteador o la persona que emite el Conocimiento de Embarque en su nombre sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un Conocimiento de Embarque "embarcado", las mercancías que efectivamente ha cargado, o si no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa persona incluirá en el Conocimiento de Embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.
2. Si el porteador o la persona que emite el Conocimiento de Embarque en su nombre no hace constar en ese Conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el Conocimiento de Embarque que las mercancías estaban en buen estado.
3. Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del párrafo 1 de este artículo y en la medida de tal reserva:
   a) El Conocimiento de Embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario de que el porteador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un Conocimiento de Embarque "embarcado", ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en el Conocimiento de Embarque; y
   b) no se admitirá el porteador la prueba en contrario si el Conocimiento de Embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraban en ese Conocimiento.
4. El Conocimiento de Embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo 15, o en el que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el Conocimiento

de Embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario que haya procedido de buena fe, basándose en la falta de tal indicación en el Conocimiento de Embarque.

Artículo 17. Garantías proporcionadas por el cargador

1. Se considerará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para su inclusión en el Conocimiento de Embarque.

   El cargador indemnizará al porteador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el Conocimiento de Embarque. El derecho del porteador a tan indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del Contrato de Transporte Marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.
2. La carta de garantía o el pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes de la emisión del Conocimiento de Embarque por el porteador o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer ninguna reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el Conocimiento de Embarque o acerca del estado aparente de las mercancías, no surtirán efecto respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el Conocimiento de Embarque.
3. Esa carta de garantía o pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se refiere el párrafo 2 de este artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figuran en el Conocimiento de Embarque. En ese caso, si la reserva omitida se refiere a datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el Conocimiento de Embarque, el porteador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador en virtud del párrafo 1 de este artículo.
4. En caso de fraude intencional, a que se refiere el párrafo 3 de este artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de los perjuicios que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraban en el Conocimiento de Embarque.

Artículo 18. Documentos distintos del Conocimiento de Embarque

Cuando el porteador emita un documento distinto del Conocimiento de Embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan que transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el Contrato de Transporte Marítimo, y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.

PARTE V. Reclamaciones y acciones

Artículo 19. Aviso de pérdida, daño o retraso

1. A menos que el consignatario dé por escrito al porteador aviso de perdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se hubiera emitido ese documento, en buen estado.
2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.
3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.
5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.
6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador efectivo.
7. Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de un plazo de 90 días consecutivos contados desde la fecha en que se produce tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4, si esta fecha es posterior, se presumirá salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no han sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.
8. A los efectos de este artículo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluso el capitán o el oficial que esté al mando del buque, o a una persona que actúe en nombre del cargador ha sido dado al porteador, el porteador efectivo o al cargador, respectivamente.

Artículo 20. Prescripción de las acciones

1. Toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha invocado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.
2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que debieran haberse entregado.
3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará comprendido en el plazo.
4. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar esa plaza mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese período podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.
5. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se invoque el procedimiento. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

Artículo 21. Jurisdicción

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:
   a) El establecimiento principal o, a falta de este la residencia habitual del demandado; o
   b) el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
   c) el puerto de carga o el puerto de descarga; o
   d) cualquier otro lugar designado al efecto en el Contrato de Transporte Marítimo.
2. a) No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la acción podrá ejercitarse ante lo tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo propietario haya sido embargado de conformidad con las normas aplicables de la legislación de ese Estado y del derecho internacional.

Sin embargo, en tal caso, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar la acción, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones a que se refiere el párrafo 1 de este artículo para que se pronuncie sobre la reclamación, pero antes de ese traslado, el demandado deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento.

b) El tribunal del puerto o lugar del embargo resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la fianza.

3. No podrá invocarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte de mercancías en virtud del presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 o 2 de este artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales y cautelares.
4. a) Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente en virtud de los párrafos 1 o 2 de este artículo, o cuando ese tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en que se invoque el nuevo procedimiento.

b) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo no se consideran como inicio de una nueva acción.

c) A los efectos de este artículo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o al tribunal del otro país, de conformidad con el aparto a) del párrafo 2 de este artículo, no se considerará como inicio de una nueva acción.

5. No obstante, lo dispuesto en los párrafos anteriores, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación basada en el Contrato de Transporte Marítimo en el que se designe el lugar en el que el demandante podrá ejercitar una acción.

Artículo 22. Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.
2. Cuando el Contrato de Fletamento comprenda una estipulación según la cual las controversias que surjan en relación con ese Contrato serán sometidas a arbitraje y un Conocimiento de Embarque emitido en cumplimiento del Contrato de Fletamento no contenga cláusula expresa por la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del Conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra el tenedor que haya adquirido el Conocimiento de Embarque de buena fe.
3. El procedimiento arbitral se invocará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

a) Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:

i) el establecimiento principal o a falta de este, la residencia habitual del demandado; o

ii) el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o

iii) el puerto de carga o el puerto de descarga; o

b) cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

4. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente Convenio.
5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.
6. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación basada en el Contrato de Transporte Marítimo.

PARTE VI. Disposiciones complementarias

Artículo 23. Estipulaciones contractuales

1. Toda estipulación del Contrato de Transporte Marítimo, del Conocimiento de Embarque o de cualquier otro documento que haga prueba del Contrato de Transporte Marítimo, será nula y sin efecto en la medida en

que se aparta directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del Contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante, lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el porteador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio.
3. Cuando se emita un Conocimiento de Embarque o cualquier otro documento que haga prueba del Contrato de Transporte Marítimo, deberá incluirse en el una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.
4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir el titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se invoque el procedimiento.

Artículo 24. Avería gruesa

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa en el Contrato de Transporte Marítimo o en la legislación nacional.
2. Con excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el porteador está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

Artículo 25. Otros convenios

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes establecidos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.
2. Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio multilateral que esté en vigor en la fecha del presente Convenio, relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes de ese convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 4 del artículo 22 del presente Convenio.
3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño.
   a) En virtud de la Convención de París del 29 de julio de 1960 sobre responsabilidades de terceros en materia de energía nuclear, enmendado por el Protocolo Adicional del 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares del 21 de mayo de 1963; o
   b) en virtud de las leyes nacionales que regulan la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.
4. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega del equipaje de que sea responsable el porteador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional relativos al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.
5. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación por los Estados Contratantes de cualquier otro convenio internacional que este vigente en la fecha del presente Convenio y que se aplique con carácter obli-

gatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de transporte distinto del marítimo. Esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores de ese convenio internacional.

Artículo 26. Unidad de cuenta

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional.
   Las cantidades mencionadas en el artículo 6 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de la manera que determine ese Estado.
2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrán, en el momento de la firma o en el momento de la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en sus territorios se fijarán en: 12 500 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o 37,5 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías.
3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.
4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 6 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con el párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión.

PARTE VII. Cláusulas finales

Artículo 27. Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

Artículo 28. Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados hasta el 30 de abril de 1979 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.
2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.
3. Después del 30 de abril de 1979, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.
4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 29. Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Artículo 30. Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contando desde la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instru-

mento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.
3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte marítimo que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

Artículo 31. Denuncia de otros convenios

1. Al pasar a ser Estado Contratante en el presente Convenio, todo estado parte en el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de Conocimiento de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), notificará al gobierno de Bélgica en calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio, declarando que esta surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor respecto de ese Estado.
2. Cuando el presente Convenio haya entrado en vigor de conformidad con el párrafo 1 del artículo 30, el depositario del presente Convenio notificará al gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esa entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes respecto de los cuales el Convenio haya entrado en vigor.
3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo se aplicarán, según corresponda a los Estados partes en el protocolo firmado el 23 de febrero de 1968, por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarques, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.
4. No obstante, lo dispuesto en el artículo 2 del presente Convenio, a los efectos del párrafo 1 de este artículo, todo Estado Contratante podrá, si lo considera conveniente, retrasar la denuncia del Convenio de 1924 y del Convenio de 1924 Modificado por el Protocolo de 1968 durante un plazo máximo de cinco años contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio. En tal caso, notificará su intención al Gobierno de Bélgica. Durante ese período de transición, aplicará el presente Convenio, con exclusión de cualquier otro, respecto de los Estados Contratantes.

Artículo 32. Revisión y enmienda

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Contratantes.
2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 33. Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 32, el depositario convocará una conferencia, de conformidad con el párrafo 2 de este artículo, con el único fin de modificar las cuantías especificadas en el artículo 6 y en el párrafo 2 del artículo 26, o de sustituir una de las unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 26, o ambas, por otras unidades. Sólo si se produce un cambio importante ante su valor real modificarán esas cuantías.
2. El depositario convocará una conferencia de revisión cuando lo solicite una cuarta parte, por lo menos, de los Estados Contratantes.
3. Toda decisión de la Conferencia será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados participantes. El l depositario comunicará la enmienda a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.
4. Toda enmienda adoptada entrará en vigor por el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes.

   La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

5. Después de la entrada en vigor de una enmienda, todo Estado Contratante que la haya aceptado tendrá derecho a aplicar el Convenio enmendado en sus relaciones con los Estados Contratantes que no hayan notificado al depositario, en el plazo de seis meses contados desde la adopción de la enmienda, que no se consideran obligados por esa enmienda.
6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 34. Denuncia

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.
2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

HECHO en Hamburgo, el día treinta y uno de marzo de mil novecientos setenta y ocho, en un solo original, cuyo texto en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

ANEXO II. CONSENSO DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

Queda entendido que la responsabilidad del porteador en virtud del presente Convenio se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia. Esto significa que, por regla general, la carga de la prueba recae en el porteador, pero que en ciertos casos, las disposiciones del Convenio modifican esa regla.

ANEXO III. RESOLUCIÓN APROBADA POR LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías; tomando nota con reconocimiento de la amable invitación de la República Federal de Alemania para que se celebrase la Conferencia en Hamburgo; consciente de que los servicios facilitados a la Conferencia y la generosa hospitalidad que han brindado a los participantes el Gobierno de la República Federal de Alemania y la Ciudad Libre y Hanseatica de Hamburgo han contribuido en grado considerable al éxito de la Conferencia; expresa su gratitud al Gobierno y al pueblo de la República Federal de Alemania; y habiendo adoptado el Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías sobre la base de un proyecto de Convenio preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional a solicitud de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo; expresa su gratitud a la Comisión de la Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo por su destacada contribución a la simplificación y armonización del derecho del transporte marítimo de mercancías. Decide denominar el Convenio adoptado por la Conferencia "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978, y recomienda que las normas enunciadas en ese Convenio se denominen "REGLAS DE HAMBURGO".

LAS REGLAS DE YORK-AMBERES 1994 COMPARADAS CON LAS DE 1974 (COMO ENMENDADAS EN 1990)

York-antwerp Rules, 1974 (As amended 1990)

Rule of Interpretation

In the adjustment of general average the following lettered and numbered rules shall apply to the exclusion of any law and practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered rules, general average shall be adjusted according to the lettered rules.

Rule A

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Rule B

General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

York-antwerp Rules, 1994

Rule of Interpretation

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered rules.

Rule Paramount

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

Rule A

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule B

There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation.

When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.

Rule C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

Rule D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Rule E

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Rule B (continued)

A vessel is not in common peril with another vessel or vessels if by simply disconnecting from the other vessel or vessels she is in safety; but if the disconnection is itself a general average act the common maritime adventure continues.

Rule C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.

Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense incurred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be admitted as general average.

Rule D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Rule E

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Rule F

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not effect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

Rule E (continued)

All parties claiming in general average shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution within 12 months of the date of the termination of the common maritime adventure.

Failing such notification, or if within 12 months of a request for the same any of the parties shall fail to supply evidence in support of a notified claim, or particulars of value in respect of a contributory interest, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance or the contributory value on the basis of the information available to him, which estimate may be challenged only on the ground that it is manifestly incorrect.

Rule F

Any additional expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of general average expense avoided.

Rule G

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not effect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of Rules X an XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject to cargo interests being notified if practicable, remain as nearly as possible the same as

Rule I – Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule II – Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III – Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage by smoke or heat however caused.

Rule G (continued)

they would have been in the absence of such forwarding, as if the adventure had continued in the original ship for so long as justifiable under the contract of affreightment and the applicable law.

The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall not exceed the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense.

Rule I - Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule II – Loss or damage by Sacrifices for the Common Safety

Loss or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III – Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage by smoke however caused or by heat of the fire.

Rule IV – Cutting away Wreck

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

Rule V – Voluntary Stranding

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might

have been driven on shore, the consequent loss or damage shall be allowed in general average.

Rule VI – Salvage Remuneration

(a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1 (b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

(b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any provision similar in substance shall not be allowed in general average.

Rule VII – Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown

Rule IV – Cutting away Wreck

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

Rule V - Voluntary Stranding

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage to the property involved in the common maritime adventure shall be allowed in general average.

Rule VI – Salvage Remuneration

(a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1 (b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

(b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any provision similar in substance shall not be allowed in general average.

Rule VII – Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown

Rule VII (continued)

to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

Rule VIII – Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and re-shipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

Rule IX – Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as

general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

Rule X – Expenses at Port of Refuge, etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding of leaving such

Rule VII (continued)

to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

Rule VIII – Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and re-shipping (if incurred), and any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof, shall be admitted as general average.

Rule IX – Cargo Ship's Materials and Stores used for Fuel

Cargo, ship's materials and stores, or any of them, necessarily used for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, but when such an allowance is made for the cost of ship's materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the intended voyage.

Rule X – Expenses at Port of Refuge, etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding of expenses of

Rule X (continued)

port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safely.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average.

Rule X (continued)

leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safely.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing.

Rule X (continued)

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Rule XI – Wages and Maintenance of Crew and other Expenses Bearing up for and in a Port of refuge, etc.

(a) Wages and maintenance of master, officers crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general

Rule X (continued)

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Rule XI – Wages and Maintenance of Crew and other Expenses Bearing up for and in a Port of refuge, etc.

(a) Wages and maintenance of master, officers crew reasonably incurred and fuel and

stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are

Rule XI (continued)

average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

(d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average, had such overtime not been incurred.

Rule XI (continued)

Incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does no proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

(d) The cost of measures undertaken to prevent or minimize damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:

(i) as part of an operation performed for the common safety

Rule XII – Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII – Deductions from Cost of Repairs

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new for old" where old material or parts are place by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

Rule XI (continued)

Which, had it been undertaken by a party outside the common maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;

(ii) As a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X (a).

(iii) as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule X (b), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimize pollution or environmental damage shall not be allowed general average.

(iv) Necessarily in connection with the discharging, storing or reloading of cargo whenever the cost of those operations is admissible as general average.

Rule XII - Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores sustained inconsequence of their handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII – Deductions from Cost of Repairs

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new for old" where old material or parts are place by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

Rule XIII (continued)

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables.

Dry-dock and slipway dues and costs shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

Rule XIV – Temporary Repairs

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repair shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in

general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV – Loss of Freight

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Rule XIII (continued)

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables.

Dry-dock and slipway dues and costs shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

Rule XIV – Temporary Repairs

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repair shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV – Loss of Freight

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Rule XV (continued)

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI – Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

The amount to be made good as general for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby, based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

Rule XVII – Contributory Values

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting there from any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charter party to which the ship may be committed.

Rule XV (continued)

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI – Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

The amount to be made good as general for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby, based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

Rule XVII – Contributory Values

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting there from any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charter party to which the ship may be committed.

Rule XVII (continued)

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Passenger' luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average.

Rule XVIII- Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

Rule XVII (continued)

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average or fall upon the ship by virtue of an award for special compensation under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision similar in substance.

In the circumstances envisaged in the third paragraph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall contribute on its actual net value at the time of completion of discharge of cargo.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net

proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Mails, passenger' luggage and personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute in general average.

Rule XVIII- Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

Rule XVIII (continued)

(a) When repaired or replaced,

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

(b) When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting there from the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX – Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods willfully misdescribeb at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX – Provision of Funds

A commission of 2 per cent. on general average disbursement, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by

Rule XVIII (continued)

(a) When repaired or replaced,

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

(b) When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting there from the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX – Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods willfully misdescribeb at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX – Provision of Funds

A commission of 2 per cent. on general average disbursement, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average.

The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general

Rule XX (continued)

Owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

Rule XXI – Interest on Losses Made Good in General Average

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 7 per cent. per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

Rule XXII – Treatment of Cash Deposits

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect of which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

Rule XX (continued)

Average disbursements shall be allowed in general average.

The cost of insuring general average disbursements shall also be admitted in general average.

Rule XXI – Interest on Losses Made Good in General Average

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average at the rate of 7 per cent. per annum, until three months after the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.

Rule XXII – Treatment of Cash Deposits

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect of which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

REGLAS Y USOS UNIFORMES RELATIVOS A CRÉDITOS DOCUMENTARIOS (UCP 500)

A. Disposiciones generales y definiciones

Artículo 1

Ámbito de Aplicación de las Reglas y Usos Uniformes (RR.UU.500)

Las presentes Reglas y Usos Uniformes relativos a Créditos Documentarios, revisión 1993, publicación no. 500 de la CCI, son de aplicación a todos los créditos documentarios (incluyendo las Cartas de Crédito *Stand by*, en la medida en que sea aplicable), siempre que así se establezca en el texto del Crédito. Obligan a todas las partes intervinientes, a menos que expresamente se estipule lo contrario en el Crédito.

Artículo 2

Definición de crédito

A efectos de los presentes artículos, las expresiones "Crédito/s Documentario/s" y "Carta/s de Crédito *Stand by*" (en adelante, "Crédito/s"), se refieren a todo acuerdo, cualquiera que sea su denominación o descripción, por el que un banco ("Banco Emisor"), obrando a petición y de conformidad con las instrucciones de un cliente ("Ordenante") o en su propio nombre:

I. Se obliga a hacer un pago a un tercero ("Beneficiario") o a su orden, o a aceptar y pagar letras de cambio (instrumento/s de giro) libradas por el Beneficiario.

II. Autoriza a otro banco para que efectúe el pago, o para que acepte y pague tales instrumentos de giro.

III. Autoriza a otro banco para que negocie, contra la entrega del/de los documento/s exigido/s, siempre y cuando se cumplan los términos y las condiciones del Crédito.

A los efectos de los presentes artículos, las sucursales de un banco en países diferentes se considerarán como otro banco.

Artículo 3

Créditos/contratos

a) Los Créditos son por su naturaleza, operaciones independientes de las ventas o de cualquier otro contrato en los que puedan estar basados y a los bancos no les afectan ni están vinculados por tal/es contrato/s, aún cuando en el Crédito se incluya alguna referencia al/a los mencionado/s contrato/s. Por lo tanto, el compromiso por parte de un banco de pagar, aceptar y pagar instrumento/s de giro o negociar y/o cumplir cualquier otra obligación incluida en el Crédito no está sujeto a reclamaciones o excepciones por parte del Ordenante, resultantes de sus relaciones con el Banco Emisor o con el Beneficiario.

b) El Beneficiario no podrá, en ningún caso, hacer uso de las relaciones contractuales existentes entre los bancos o entre el Ordenante y el Banco Emisor.

Artículo 4

Documentos/mercancías. Servicios y prestaciones

Todas las partes intervinientes en un Crédito negocian con documentos y no con mercancías, servicios y/u otras prestaciones, a que tales documentos puedan referirse.

Artículo 5

Instrucciones sobre la emisión/modificación de créditos

a) Las instrucciones para la emisión de un Crédito, el Crédito en sí, y las instrucciones para su modificación, y la modificación en sí, deben ser completas y precisas.

   Para evitar cualquier confusión o malentendido, los bancos desaconsejarán cualquier intento de:

   I. Incluir excesivos detalles en el Crédito o en cualquier modificación al mismo.

   II. Dar Instrucciones en cuanto a la emisión, aviso o confirmación de un Crédito haciendo referencia a otro Crédito emitido con anterioridad (Crédito similar) cuando tal Crédito previo haya estado sujeto a modificación/es aceptada/s y/o a modificación/es rechazada/s.

b) Todas las instrucciones para la emisión de un Crédito y el Crédito en sí y, cuando sean aplicables, todas las instrucciones para su modificación y la modificación en sí, deben expresar claramente el/los documento/s contra el/los que se tiene que hacer el pago, aceptación o negociación.

B. Forma y notificación de los créditos

Artículo 6

Créditos revocables/irrevocables

a) Un Crédito puede ser:

   I. revocable.

   II. irrevocable.

b) Por consiguiente, todo Crédito deberá indicar claramente si es revocable o irrevocable.

c) A falta de tal indicación, el Crédito será considerado como irrevocable.

Artículo 7

Obligaciones del banco avisador

a) Un Crédito puede ser avisado al Beneficiario a través de otro banco, sin compromiso por parte de este último ("Banco Avisador"), pero el Banco Avisador, si acepta avisar el Crédito, pondrá un cuidado razonable en verificar la aparente autenticidad del Crédito que avisa. Si el banco decide no avisar el Crédito, deberá informar de su decisión, sin demora, al Banco Emisor.

b) Si el Banco Avisador no puede establecer la aparente autenticidad del Crédito, informará sin demora de ello al banco del que parece haber recibido las instrucciones y si no obstante, decide avisar el Crédito, informará al Beneficiario de que no le ha sido posible establecer la autenticidad del Crédito.

Artículo 8

Revocación del crédito

a) El Crédito revocable puede ser modificado o cancelado por el Banco Emisor en cualquier momento y sin previo aviso al Beneficiario.

b) Sin embargo, el Banco Emisor está obligado a:

   I. Rembolsar a otro banco, en el que el Crédito revocable sea disponible para pago a la vista, aceptación o negociación, de cualquier pago, aceptación o negociación contra documentos aparentemente conformes con los términos y condiciones del Crédito, realizados por tal banco con anterioridad a la recepción por su parte de la notificación de modificación o cancelación.

   II. Rembolsar a otro banco, en el que el Crédito revocable sea disponible para pago diferido, si tal banco ha tomado documentos, aparentemente conformes con los términos y condiciones del Crédito, con anterioridad a la recepción por su parte de la notificación de modificación o cancelación.

Artículo 9

Obligaciones de los bancos emisor y confirmador

a) Un Crédito irrevocable constituye un compromiso firme por parte del Banco Emisor,

siempre que los documentos requeridos hayan sido presentados al Banco Designado o al Banco Emisor y cumplidos los términos y condiciones del Crédito, de:

I. Si el Crédito establece el pago a la vista pagar a la vista.

II. Si el Crédito establece el pago diferido pagar en la/s fecha/s de vencimiento, establecida/s de conformidad con el condicionado del Crédito.

III. Si el Crédito establece la aceptación:

a) Por el Banco Emisor: aceptar el/los instrumento/s de giro librado/s por el Beneficiario contra el Banco Emisor y pagar lo/s a su vencimiento.

b) Por otro banco librado: aceptar y pagar a su vencimiento el/los instrumento/s de giro librado/s por el Beneficiario contra el Banco Emisor en el caso de que el banco librado designado en el Crédito no acepte el/los instrumento/s de giro librado/s contra él, o pagar el/los instrumento/s de giro aceptado/s, pero no pagado/s por el banco librado a su vencimiento.

vi. Si el Crédito establece la negociación: pagar sin recurso a los libradores y/o tenedores de buena fe, el/los instrumento/s de giro librado/s por el Beneficiario y/o el/los documento/s presentado/s en utilización del Crédito. Un Crédito no debería ser emitido como utilizable mediante instrumento/s de giro librado/s a cargo del Ordenante. No obstante, si el Crédito establece el libramiento de un/os instrumento/s de giro a cargo del Ordenante, los bancos lo/s considerarán como un/os documento/s adicional/es.

b) La confirmación de un Crédito irrevocable por otro banco ("Banco Confirmador") mediante autorización o a petición del Banco Emisor, constituye un compromiso en firme por parte del Banco Confirmador, adicional al del Banco Emisor, siempre que los documentos requeridos hayan sido presentados al Banco Confirmador o a cualquier otro Banco Designado y cumplidos los términos y condiciones del Crédito, de:

I. Si el Crédito establece el pago a la vista.

II. Si el Crédito establece el pago diferido, pagar en la/s fecha/s de vencimiento establecida/s de conformidad con el condicionado del Crédito.

III. Si el Crédito establece la aceptación:

a) Por el Banco Confirmador: aceptar el/los instrumento/s de giro librado/s por el Beneficiario contra el Banco Confirmador y pagar el/los instrumento/s de giro a su vencimiento.

b) Por otro banco librado: aceptar y pagar a su vencimiento el/los instrumento/s de giro librado/s por el Beneficiario contra el Banco Confirmador en el caso de que el Banco librado, designado en el Crédito, no acepte el/los instrumento/s de giro librado/s contra él, o pagar el/los instrumento/s de giro aceptado/s, pero no pagado/s por tal banco librado a su vencimiento.

iv. Si el Crédito establece la negociación: negociar, sin recurso, a los Iibradores y/o tenedores de buena fe, el/los instrumento/s de giro librado/s por el Beneficiario y/o el/los documento/s presentado/s en utilización del Crédito. Un Crédito no debería ser emitido como utilizable mediante instrumento/s de giro librado/s a cargo del Ordenante. No obstante, si el Crédito establece el libramiento de instrumento/s de giro a cargo del Ordenante, los bancos los considerarán como documento/s adicional/es.

c) I. Si otro banco recibe del Banco Emisor autorización para, o petición de añadir su confirmación a un Crédito, pero no está dispuesto a hacerlo, deberá comunicarlo sin demora al Banco Emisor.

II. A menos que el Banco Emisor especifique lo contrario en su autorización para, o petición de, añadir la confirmación, el Banco Avisador puede avisar el Crédito al Beneficiario sin añadir su confirmación.

d) I. A excepción de lo previsto en el artículo 48, no se puede modificar o cancelar un Crédito irrevocable sin el acuerdo del Banco Emisor, del Banco Confirmador, si lo hubiese, y del Beneficiario.

II. El Banco Emisor quedará obligado de manera irrevocable por la/s modificación/es emitidas desde el momento de la emisión de tal/es modificaciones. El Banco Confirmador puede ampliar su confirmación a una modificación y quedará obligado de manera irrevocable desde el momento en que notifique la modificación. No obstante, el Banco Confirmador puede optar por avisar una modificación al Beneficiario sin ampliar a esta su confirma-

ción y, si así lo hiciese, deberá informar de ello sin demora al Banco Emisor y al Beneficiario.

III. Los términos del Crédito original (o de un Crédito que incorpore modificación/es previamente aceptada/s), permanecerán en vigor para el Beneficiario hasta que este comunique su aceptación de la/s modificación/es al banco que notificó tal/es modificación/es. El Beneficiario deberá informar de su aceptación o rechazo de la/s modificación/es. Si el Beneficiario no informase de tal decisión, la entrega, al Banco Designado o al Banco Emisor, de documentos conformes con el Crédito y con la/s modificación/es que aún no ha/n sido aceptada/s, se considerará como notificación de la aceptación de tales modificación/es por el Beneficiario y, desde ese momento, el Crédito estará modificado.

iv. La aceptación parcial de las modificaciones incluidas en una sola notificación de modificación no está permitida y por tanto, no surtirá efecto alguno.

Artículo 10

Clases de créditos

a) Todos los créditos deben iniciar claramente si son utilizables para pago a la vista, pago diferido, aceptación o negociación.

b) I. A menos que el Crédito estipule que sólo es utilizable en el Banco Emisor, todos los Créditos deben designar el banco (Banco Designado) que está autorizado para efectuar el pago, para contraer el compromiso del pago diferido, para aceptar los instrumento/s de giro o para negociar. En el caso de un Crédito libremente negociable, cualquier banco será considerado Banco Designado.

La presentación de los documentos debe hacerse al Banco Emisor o al Banco Confirmador, si lo hubiese, o a cualquier otro Banco Designado.

II. Negociar significa hacer entrega del valor del/de los instrumento/s de giro y/o documento/s por parte del banco autorizado a negociar. El simple examen de los documentos sin hacer entrega de su valor no constituye una negociación.

c) A menos que el Banco Designado sea el Banco Confirmador, la designación por parte del Banco Emisor no constituye ningún compromiso para el Banco Designado de pagar, de contraer un compromiso de pago diferido, de aceptar instrumento/s de giro o de negociar. Excepto cuando el Banco Designado lo acepte expresamente y así lo comunique al Beneficiario, la simple recepción por su parte y/o examen y/o remesa de los documentos no le hace responsable de pagar, de contraer un compromiso de pago diferido, de aceptar instrumento/s de giro o de negociar.

d) AI designar a otro banco o al autorizar a negociar a cualquier otro banco o al autorizar o pedir a un banco que añada su confirmación, el Banco Emisor autoriza a dicho banco a pagar, aceptar instrumento/s de giro o a negociar según sea el caso, contra la presentación de los documentos aparentemente conformes con los términos y las condiciones del Crédito, y se compromete a rembolsar a dicho banco de conformidad con lo dispuesto en los presentes artículos.

Artículo 11

Créditos transmitidos por telecomunicación y preavisados

a) I. Cuando un Banco Emisor da instrucciones a un Banco Avisador, por cualquier medio autenticado de telecomunicación, para que notifique un Crédito o una modificación relativa a un Crédito, dicha telecomunicación se considerará el instrumento operativo del Crédito o de la modificación y no requerirá confirmación alguna por correo. En caso de que, no obstante lo anterior, se envíe una confirmación por correo, esta no tendrá, efecto alguno y el Banco Avisador no tendrá obligación de verificar que dicha confirmación, corresponde al instrumento operativo del Crédito o, a la modificación recibida por telecomunicación.

II. Si la telecomunicación especifica "siguen detalles completos" (*full details to follow*) o expresión similar o indica que la confirmación por correo es el instrumento operativo del Crédito o de su modificación. El Banco Emisor debe remitir sin demora al Banco Avisador el instrumento operativo del Crédito o de la modificación.

b) Si un banco utiliza los servicios de un Banco Avisador para notificar el Crédito al Benefi-

ciario, deberá asimismo utilizar los servicios del mismo banco para notificar cualquier modificación/es.

c) El Banco Emisor sólo enviará una notificación previa de la emisión o modificación de un Crédito irrevocable (preaviso) si dicho banco está dispuesto a emitir el instrumento operativo del Crédito o de la modificación. A menos que dicho banco manifieste en él lo contrario, siempre que un Banco Emisor haya enviado un preaviso, quedará irrevocablemente comprometido a emitir o modificar el Crédito sin demora alguna, en términos que no resulten incongruentes con el referido preaviso.

Artículo 12

Instrucciones incompletas o imprecisas

Cuando un banco reciba instrucciones incompletas o imprecisas para avisar, confirmar o modificar un Crédito, podrá enviar al Beneficiario un aviso preliminar a titulo informativo y sin responsabilidad. Este aviso preliminar deberá precisar claramente que se efectúa a simple título informativo y sin responsabilidad alguna para el Banco Avisador. En cualquier caso, el Banco Avisador deberá informar al Banco Emisor de su actuación y solicitar que le proporcione la información complementaria necesaria.

El Banco Emisor deberá suministrar sin demora la información requerida. El Crédito sólo se avisará, confirmará o modificará cuando las instrucciones se reciban de forma clara y completa y si, en ese momento, el Banco Avisador está de acuerdo en actuar según tales instrucciones.

C. Obligaciones y responsabilidades

Artículo 13

Normas para el examen de los documentos

a) Los bancos deben examinar todos los documentos estipulados en el Crédito con un cuidado razonable, para comprobar que, aparentemente, están de acuerdo con los términos y condiciones del Crédito. La aparente conformidad de los documentos estipulados con los términos y condiciones del Crédito se determinará en base a las prácticas bancarias internacionales, tal como se recogen en los presentes artículos. Los documentos que, en apariencia, no concuerden entre sí serán considerados como que no están, aparentemente, de acuerdo con los términos y condiciones del Crédito.

   Los bancos no examinarán aquellos documentos que no estén estipulados en el Crédito. Si reciben tales documentos los devolverán a quien los presente, o los remitirán sin responsabilidad alguna.

b) El Banco Emisor, el Banco Confirmador, si lo hubiese, o cualquier Banco Designado actuando por cuenta de aquellos, dispondrán cada uno de un plazo razonable, no superior a siete días bancarios hábiles a partir de la fecha de recepción de los documentos, para examinarlos y decidir si los aceptan o rechazan y notificar su decisión a la parte de quien los hayan recibido.

c) Si un Crédito contiene condiciones sin estipular el/los documento/s que debe presentarse como cumplimiento de las mismas, los bancos considerarán tales condiciones como no establecidas y no las tendrán en cuenta.

Artículo 14

Documentos con discrepancias y su notificación

a) Cuando el Banco Emisor autoriza a otro banco a pagar, a comprometerse a un pago diferido, aceptar instrumento/s de giro o a negociar contra documentos aparentemente conformes con los términos y condiciones del Crédito, el Banco Emisor y el Banco Confirmador, si lo hubiese, están obligados a:

   I. Rembolsar al Banco Designado que haya pagado o que se haya comprometido a un pago diferido o que haya aceptado instrumento/s de giro o que haya negociado.

   II. Admitir tales documentos.

b) AI recibir los documentos, el Banco Emisor y/o el Banco Confirmador, si lo hubiese, o el Banco Designado que actúe por cuenta de ellos, deberá determinar, exclusivamente sobre la base de tales documentos, la aparente conformidad de los mismos con los términos y condiciones del Crédito. Si los documentos no parecen estar de acuerdo con los términos y condiciones del Crédito, los bancos podrán negarse a admitirlos.

c) Si el Banco Emisor determina que, aparentemente, los documentos no están de acuerdo

con los términos y condiciones del Crédito, podrá, por propia iniciativa, ponerse en contacto con el Ordenante para, obtener su conformidad a pesar de la/s discrepancia/s. Este trámite no ampliará, sin embargo, el período mencionado en el artículo 13 b).

d) I. Si el Banco Emisor y/o el Banco Confirmador, si lo hubiese, o el Banco Designado que actuase por cuenta de ellos, decide rechazar los documentos, deberá notificar su decisión sin demora por telecomunicación o, si no es posible, por cualquier otro método rápido y, en cualquier caso, no más tarde del cierre del séptimo día bancario hábil posterior a la fecha de recepción de los documentos. La notificación la hará al banco que le ha remitido los documentos, o al Beneficiario si recibió los documentos directamente de él.

   II. Esta notificación debe contener todas las discrepancias en virtud de las cuales el banco rechaza los documentos, y precisar también si mantiene los documentos a disposición del remitente o si se los está devolviendo.

   III. El Banco Emisor y/o el Banco Confirmador, si lo hubiese, tendrán derecho entonces a reclamar al banco remitente la restitución, con intereses, de cualquier reembolso que hayan efectuado a este banco.

e) Si el Banco Emisor y/o el Banco Confirmador, si lo hubiese, no actuase/n de acuerdo con las disposiciones de este artículo y/o dejara/n de mantener los documentos a disposición del presentador u omitiera/n devolvérselo/s, el citado Banco Emisor y/o Banco Confirmador, si lo hubiese, perderá/n el derecho de alegar que los documentos discrepan de los términos y condiciones del Crédito.

f) Si el banco remitente llama la atención del Banco Emisor y/o del Banco Confirmador, si lo hubiese, sobre la existencia de cualquier discrepancia/s en el/los documento/s, o bien informa a tales bancos que ha pagado, que se ha comprometido a un pago diferido, que ha aceptado instrumento/s de giro o que ha negociado bajo reservas o contra una garantía relativa a tal/es discrepancia/s, el Banco Emisor y/o el Banco Confirmador, si lo hubiese, no quedará/n por ello exonerado/s de ninguna de las obligaciones establecidas en el presente artículo. Esta reserva o garantía sólo afecta a las relaciones entre el banco remitente y la parte respecto de la cual se ha formulado la reserva o respecto de quien o por cuenta de quien se ha obtenido la garantía.

Artículo 15

Exoneración respecto a la validez de los documentos

Los bancos no asumen obligación o responsabilidad respecto a la forma, suficiencia, exactitud, autenticidad, falsedad o valor legal de documento alguno, ni respecto a las condiciones generales o particulares que figuren en los documentos o que se añadan a ellos, tampoco asumen obligación o responsabilidad alguna por la descripción, cantidad, peso, calidad, estado, embalaje, despacho, valor o existencia de las mercancías representadas por cualquier documento, ni tampoco respecto a la buena fe, a los actos y/o a las omisiones, a la solvencia, al cumplimiento de las obligaciones o a la reputación de los expedidores, de los transportistas, de los transitorios, de los consignatarios o de los aseguradores de las mercancías o de cualquier otra persona quien quiera que sea.

Artículo 16

Exoneración respecto a la transmisión de mensajes

Los bancos no asumen ninguna obligación ni responsabilidad por las consecuencias provenientes del retraso y/o pérdida que pueda sufrir en su tránsito cualquier mensaje, carta o documento, ni por el retraso, Ia mutilación u otro/s error/es que se pueda/n producir en la transmisión de cualquier telecomunicación. Los bancos no asumen ninguna obligación ni responsabilidad por errores que se comentan en la traducción o interpretación de términos técnicos y se reservan el derecho de transmitir los términos de los créditos sin traducirlos.

Artículo 17

Fuerza mayor

Los bancos no asumen obligación ni responsabilidad con respecto a las consecuencias resultantes de la interrupción de su propia actividad por catástrofes naturales, motines, disturbios,

insurrecciones, guerras o cualesquiera otras causas que estén fuera de su control, o por cualquier huelga o cierre patronal.

Salvo que sean expresamente autorizados para ello, los bancos, al reanudar sus actividades, no pagarán, ni contraerán compromiso de pago diferido, ni aceptarán instrumento/s de giro ni negociarán al amparo de Créditos que hayan vencido durante tal interrupción de sus actividades.

Artículo 18

Exoneración respecto a los actos de terceros intervinientes

a) Los bancos que utilicen los servicios de otro banco u otros bancos con objeto de dar cumplimiento a las instrucciones del Ordenante lo hacen por cuenta y riesgo de tal Ordenante.
b) Los bancos no asumen obligación ni responsabilidad si las instrucciones que ellos transmiten no se cumplen, incluso aunque ellos mismos hayan tomado la iniciativa en la elección de tal/es otro/s banco/s.
c) I. La parte que da instrucciones a otra parte de prestar servicios es responsable de todas Ias cargas, incluidas comisiones, honorarios, costes o gastos contraídos por la parte que las recibe, en relación con tales instrucciones.
   II. Cuando el Crédito estipula que tales cargas son por cuenta de una parte distinta de la parte que da las instrucciones, y estas cargas no pueden ser cobradas, la parte que da las instrucciones continúa siendo responsable final del pago de las mismas.
d) El Ordenante del Crédito está obligado a, y es responsable de, indemnizar a los bancos por todas las obligaciones y responsabilidades que les impongan las leyes y usos extranjeros.

Artículo 19

Acuerdos de reembolso entre bancos

a) Si el Banco Emisor tiene la intención de que el reembolso al que un banco pagador, aceptante o negociador, tiene derecho, se obtenga por tal banco (Banco Peticionario) de un tercero (Banco Reembolsador), debe cursar oportunamente a dicho Banco Reembolsador las instrucciones y autorizaciones adecuadas para que atienda tales reclamaciones de reembolso.
b) Los Bancos Emisores no exigirán al Banco Peticionario que proporcione al Banco Reembolsador un certificado de cumplimiento de los términos y condiciones del Crédito.
c) El Banco Emisor no quedará relevado de sus obligaciones de efectuar el reembolso siempre y cuando dicho reembolso no sea recibido por el Banco Peticionario del Banco Reembolsador.
d) El Banco Emisor será responsable frente al Banco Peticionario de cualquier pérdida por intereses si el reembolso no se efectúa por el Banco Reembolsador a primer requerimiento, o de cualquier otra manera especificada en el Crédito, o mutuamente convenida, según sea el caso.
e) Los gastos del Banco Reembolsador deben ser por cuenta del Banco Emisor. No obstante, en los casos en que los gastos sean por cuenta de otra parte, será responsabilidad del Banco Emisor indicarlo así en el Crédito original y en la autorización de reembolso. En los casos en que los gastos del Banco Reembolsador sean por cuenta de terceros serán cobrados al Banco Peticionario a la utilización del Crédito. En los casos en que no se utilice el Crédito, los gastos del Banco Reembolsador seguirán siendo obligación del Banco Emisor.

D. Documentos

Artículo 20

Ambigüedad con respecto a los emisores de documentos

a) No deben emplearse expresiones tales como: "primera clase", "bien conocido", "cualificado", "independiente", "oficial", "competente, "local" y similares para describir a los emisores de cualquiera de los documentos a presentar en utilización del Crédito. Si se incorporan tales expresiones en el Crédito, los bancos aceptarán los correspondientes documentos tal y como les sean presentados, siempre que, aparentemente, cumplan con los demás términos y condiciones del Crédito y no hayan sido emitidos por el Beneficiario.

b) Salvo estipulación contraria en el Crédito, los bancos aceptarán también como documento/s original/es, el/los documento/s emitido/s o que aparentemente haya/n sido emitido/s:
   I. Por sistemas de reprografía, automatizados o computarizados.
   II. Por copia mediante papel carbón, siempre que esté/n marcado/s como original/es y que, cuando sea necesario, esté/n aparentemente firmado/s.

   Un documento puede estar firmado a mano, mediante facsímil de firma, firma por perforación, sello, símbolo o cualquier otro sistema mecánico o electrónico de autenticación.

c) I. Salvo estipulación contraria en el Crédito, los bancos aceptarán como copia/s, el/los documento/s que lleve/n la mención de copias o que no este/n marcados como original/es y la/s copia/s no necesita/n estar firmada/s.
   II. Los Créditos que requieran documento/s múltiple/s tales como "duplicado", "dos copias" y expresiones similares, se cumplirán con la presentación de un original y el número restante en copias, excepto cuando el propio documento indique otra cosa.

d) Salvo estipulación contraría en el Crédito, la condición de un Crédito que exija que un documento sea autenticado, validado, legalizado, visado, certificado, o requisito similar, quedará cumplida mediante cualquier firma, marca, sello o adhesivo en tal documento que, aparentemente, satisfaga dicha condición.

Artículo 21

Inconcreción sobre el emisor o el contenido de los documentos

Cuando se exijan documentos diferentes de los documentos de transporte, documentos de seguros y facturas comerciales, el Crédito debe estipular quién debe emitir tales documentos y su redacción o los datos que deben contener. Si el Crédito no lo estipula, los bancos aceptarán dichos documentos tal y como les sean presentados, siempre que los datos que contengan no sean incongruentes con cualquier otro documento estipulado que se presente.

Artículo 22

Fecha de emisión de documentos/fecha del crédito

Salvo estipulación contraria en el Crédito, los bancos aceptarán un documento que lleve una fecha de emisión anterior a la del Crédito, siempre que tal documento sea presentado dentro de los plazos fijados en el Crédito y en estos artículos.

Artículo 23

Conocimiento de Embarque Marítimo (Marine/Ocean Bill of Lading)

a) Si el Crédito exige un Conocimiento de Embarque que cubra un envío de puerto, los bancos, salvo estipulación contraria en el Crédito, aceptarán un documento, cualquiera que sea su denominación, que:
   I. Aparentemente, indique el nombre del transportista y haya sido firmado, o autenticado de otra forma, por:
   – El transportista o un determinado agente por o en nombre del transportista.
   – El capitán o un determinado agente por o en nombre del capitán.

   Cualquier firma o autenticación de un transportista o capitán debe estar identificada como transportista o capitán, según sea el caso. Un agente que firma o autentica por el transportista o capitán debe también indicar el nombre y representación de quien actúa, es decir, del transportista o del capitán.
   II. Indique que las mercancías han sido cargadas a bordo o embarcadas en un buque determinado.

   El texto impreso del Conocimiento de Embarque puede indicar que las mercancías han sido cargadas a bordo de, o embarcadas en, un buque determinado, en cuyo caso la fecha de emisión del Conocimiento de Embarque se considerará como fecha de carga a bordo y fecha de embarque.

   En todos los demás casos, la carga a bordo de un determinado buque se justificará por medio de una anotación en el Conocimiento de Embarque que indique la fecha en que las mercancías han sido cargadas a bordo, en cuyo caso la fecha

de carga a bordo se considerará como fecha de embarque.

Si el Conocimiento de Embarque contiene la indicación "buque previsto" o término similar en relación con el buque, la carga a bordo en un buque determinado deberá justificarse mediante una anotación "a bordo" en el Conocimiento de Embarque, en la que, además de la fecha en que las mercancías han sido cargadas a bordo, se indicará el nombre del buque en el que las mercancías han sido embarcadas, aún en el caso en que el embarque se realice en el mismo buque denominado como "buque previsto".

Si el Conocimiento de Embarque indica un lugar de recepción o toma para carga distinta del puerto de embarque, la anotación "a bordo" debe incluir también el puerto de embarque estipulado en el Crédito y el nombre del buque en el que se han embarcado las mercancías, incluso cuando hayan sido embarcadas en un buque determinado ya en el Conocimiento de Embarque. Esta condición se aplicará también cuando la carga a bordo en el buque determinado esté ya indicada en el texto impreso del Conocimiento de Embarque.

III. Indique el puerto de carga y puerto de descarga estipulado en el Crédito, a pesar de que:

a) Indique un lugar de toma para carga distinta del puerto de carga, y/o un lugar de destino final diferente del puerto de descarga.

b) Contenga la indicación "previsto" o similar en relación con el puerto de carga y/o descarga, siempre que el documento también contenga el puerto de carga y/o descarga estipulado en el Crédito.

Iv. Consista en un único original del Conocimiento de Embarque, o caso de que se haya emitido en más de un original, el juego completo emitido.

v. Aparentemente contenga todos los términos y condiciones del transporte o algunos de tales términos y condiciones por referencia a una fuente o documento distintos del propio Conocimiento de Embarque (*short form*/*blank back*) ("abreviado"/"dorso en blanco"); los bancos no examinarán el contenido de tales términos y condiciones

vi. No contenga indicación de que está sujeto a un Contrato de Fletamento (*Charter Party*) y/o que el buque porteador está únicamente propulsado a vela.

vii. En todos los demás aspectos concuerde con las estipulaciones del Crédito.

b) A los efectos del presente artículo, se entiende por trasbordo la descarga y reembarque de un buque a otro durante el transcurso del transporte marítimo desde el puerto de carga al puerto de descarga estipulados en el Crédito.

c) A menos que el trasbordo esté prohibido en el condicionado del Crédito, los bancos aceptarán Conocimientos de Embarque en los que se indique que las mercancías serán transbordadas, siempre que el transporte marítimo completo esté cubierto por un único Conocimiento de Embarque.

d) Aun cuando el Crédito prohíba el trasbordo, los bancos aceptarán un Conocimiento de Embarque que:

I. Indique que el trasbordo tendrá lugar siempre que el cargamento haya sido embarcado en "contenedor/es", "remolque/s" y "barcaza/s LASH" (*Container*/s. *Trailer*/s y LASH *barge*/s) justificado por el propio Conocimiento de Embarque, siempre que el transporte completo por mar esté cubierto por un único Conocimiento de Embarque

II. Incorpore cláusulas que prevean que el porteador se reserva el derecho a transbordar.

Artículo 24

Documento de Embarque Marítimo No Negociable (Non-Negotiable Sea Waybill)

a) Si el Crédito exige un Documento de Embarque Marítimo no negociable que cubra un envío de puerto a puerto, los bancos, salvo estipulación contraria en el Crédito, aceptarán un documento, cual quiera que sea su denominación, que:

I. Aparentemente, indique el nombre del transportista y haya sido firmado, o autenticado de otra forma, por:

– El transportista o un determinado agente por o en nombre del transportista.

– El capitán o un determinado agente por o en nombre del capitán.

Cualquier firma o autenticación de un transportista o capitán debe estar identificada como transportista o capitán, según sea el caso. Un agente que firma o autentica el nombre del transportista o capitán debe también indicar el nombre y representación de quien actúa, es decir, del transportista o del capitán

II. Indique que las mercancías han sido cargadas a bordo o embarcadas en un buque determinado.

El texto impreso del Documento de Embarque Marítimo no negociable puede indicar que las mercancías han sido cargadas a bordo de, o embarcadas en, un buque determinado, en cuyo caso la fecha de emisión del Documento de Embarque Marítimo no negociable se considerará como fecha de carga a bordo y fecha de embarque.

En todos los demás casos, la carga a bordo de un determinado buque se justificará por medio de una anotación en el Documento de Embarque no negociable que indique la fecha en que las mercancías han sido cargadas a bordo, en cuyo caso la fecha de carga a bordo se considerará como fecha de embarque.

Si el Documento de Embarque Marítimo no negociable contiene la indicación "buque previsto" o término similar en relación con el buque, la carga a bordo en un buque determinado deberá justificarse mediante una anotación "a bordo" en el Documento de Embarque Marítimo no negociable, en la que, además de la fecha en que las mercancías han sido cargadas a bordo, se indicará el nombre del buque en el que las mercancías han sido embarcadas, aún en el caso en que el embarque se realice en el mismo buque denominado como "buque previsto".

Si el Documento de Embarque Marítimo no negociable indica un lugar de recepción o toma para carga distinta del puerto de embarque, la anotación "a bordo" debe incluir también el puerto de embarque estipulado en el Crédito y el nombre del buque en el que se han embarcado las mercancías, incluso cuando hayan sido embarcadas en un buque determinado ya en el Documento de Embarque Marítimo no negociable. Está condición se aplicará también cuando la carga a bordo en el buque esté ya indicada en el texto impreso del documento de Embarque Marítimo no negociable:

III. Indique el puerto de carga y puerto de descarga estipulado en el Crédito, a pesar de que:

a) Indique un lugar de toma para carga distinta del puerto de carga, y/o un lugar de destino final diferente del puerto de descarga.

b) Contenga la indicación "previsto" o similar en relación con el puerto de carga y/o descarga, siempre que el documento también contenga el puerto de carga y/o descarga estipulados en el Crédito.

iv. Consista en un único original del Documento de Embarque Marítimo no negociable, o, caso de que se haya emitido en más de un original, el juego completo emitido.

v. Aparentemente contenga todos los términos y condiciones del transporte o algunos de tales términos y condiciones por referencia a una fuente o documento distintos del propio Documento de Embargue Marítimo no negociable (*short form*/*blank*) ("abreviado"/"dorso en blanco"); los bancos no examinarán el contenido de tales términos y condiciones.

vi. No contenga indicación de que está sujeto a un Contrato de Fletamento (*Charter Party*) y/o que el buque porteador está únicamente propulsado a vela.

vii. En todos los demás aspectos concuerde con las estipulaciones del Crédito.

b) A los efectos del presente Artículo, se entiende por trasbordo la descarga y reembarque de un buque a otro durante el transcurso del transporte marítimo desde el puerto de carga al puerto de descarga estipulado en el Crédito.

c) A menos que el trasbordo esté prohibido en el condicionado del Crédito, los bancos aceptarán Documentos de Embarque Marítimo no negociable en los que se indique que las mercancías serán transbordadas, siempre que el transporte marítimo completo esté cubierto por un único Documento de Embarque Marítimo no negociable.

d) Aún cuando el Crédito prohíba el trasbordo, los bancos aceptarán un Documento de Embarque Marítimo no negociable que:

I. Indique que el trasbordo tendrá lugar siempre que el cargamento haya sido embarcado en "contenedor/es", "remolque/s" y "barca-

za/s LASH" (*Containe*r/s, *Trailer*/s y LASH *barge*/s) justificado por el propio Documento de Embarque Marítimo no negociable, siempre que el transporte completo por mar esté cubierto por un único Documento de Embarque Marítimo no negociable.

II. Incorpore cláusulas que prevean que el porteador se reserva el derecho a transbordar.

Artículo 25

Conocimiento de Embarque sujeto a Contrato de Fletamento (Charter Party)

a) Si el Crédito exige o permite un Conocimiento de Embarque sujeto a Contrato de Fletamento (*Charter Party*), los bancos, salvo estipulación contraria en el Crédito, aceptarán un documento, cualquiera que sea su denominación, que:

I. Contenga cualquier indicación de que está sujeto a un Contrato de Fletamento (*Charter Party*).

II. Aparentemente, haya sido firmado, o autenticado de otra forma, por:

– El capitán o un determinado agente por o en nombre del capitán.

– El armador o un determinado agente por o en nombre del armador.

Cualquier firma o autenticación del capitán o el armador, debe ser identificada como capitán o armador, según sea el caso. Un agente que firma o autentica por el capitán o armador deberá también indicar el nombre y representación de quien actúa, decir, capitán o armador.

III. Indique o no el nombre del transportista.

Iv. Indique que las mercancías han sido cargadas a bordo o embarcadas en un buque determinado.

El texto impreso del Conocimiento de Embarque puede indicar que las mercancías han sido cargadas a bordo o embarcadas en un buque determinado, en cuyo caso la fecha de emisión del Conocimiento de Embarque se considerará como fecha de carga a bordo y fecha de embarque.

En todos los demás casos, la carga a bordo de un determinado buque se justificará por medio de una anotación en el Conocimiento de Embarque que indique la fecha en la que las mercancías han sido cargadas a bordo, en cuyo caso la fecha de carga a bordo se considerará como fecha de embarque.

v. Indique el puerto de carga y puerto de descarga estipulados en el Crédito.

vi. Consista en un único original del Conocimiento de Embarque o, caso de que se haya emitido en más de un original, el juego completo emitido.

vii. No contenga indicación de que el buque porteador está únicamente propulsado a vela.

viii. En todos los demás aspectos concuerde con las estipulaciones del Crédito.

b) Aún cuando el Crédito requiera la presentación de un Contrato de Fletamento (*Charter Party*) en conexión con un Conocimiento de Embarque *(Charter Party)*, los bancos no examinarán tal Contrato de "Charter Party" y lo remitirán sin responsabilidad por su parte.

Artículo 26

Documento de transporte multimodal

a) Si un Crédito exige un documento de transporte que cubra al menos dos diferentes formas de transporte (transporte multimodal), los bancos, salvo estipulación contraria en el Crédito, aceptarán un documento, sea cual fuese su denominación, que:

I. Aparentemente, indique el nombre del transportista u operador de transporte multimodal y haya sido firmado, o autenticado de otra forma, por:

– El transportista u operador de transporte multimodal o un determinado agente por o en nombre del transportista u operador de transporte multimodal.

– El capitán o un determinado agente por o en nombre del capitán.

Cualquier firma o autenticación del transportista, operador de transporte multimodal o capitán será identificada como transportista, operador de transporte multimodal o capitán, según sea el caso. Un agente que firma o autentica por el transportista, operador de transporte multimodal o capitán debe también indicar el nombre y representación de quien actúa, es decir, del transportista, del operador de transporte multimodal o del capitán.

II. Indique que las mercancías han sido enviadas, tomadas para carga o cargadas a bordo.

El envío, toma para carga o carga a bordo puede estar indicado mediante texto al efecto en el documento de transporte multimodal, en cuyo caso la fecha de emisión se considerará como fecha de envío, toma para carga o carga a bordo y como fecha de embarque. Sin embargo, si el documento indica, mediante un sello o de alguna otra forma, una fecha de envío, toma para carga o carga a bordo, esta fecha será considerada como fecha de embarque.

III.a. Indique el lugar de toma para carga estipulada en el Crédito, que puede ser diferente a la de puerto, aeropuerto o plaza de embarque, y el lugar de destino final estipulado en el Crédito, que puede ser diferente del puerto, aeropuerto o lugar de descarga.

b) Contenga la indicación "previsto", o término similar, en relación con el buque y/o puerto de embarque y/o puerto de descarga.

Iv. Consista en un único original del documento de transporte multimodal o, caso de que se haya emitido en más de un original, el juego completo emitido.

v. Aparentemente contenga todos los términos y condiciones del transporte, o alguno de tales términos y condiciones por referencia a una fuente o documento distinto del propio documento de transporte multimodal (*short form*/*blank back*) ("formato abreviado"/"dorso en blanco"); los bancos no examinarán el contenido de tales términos y condiciones.

vI. No contenga indicación de que está sujeto a un Contrato de Fletamento *(Charter Party)* y/o que el buque porteador está únicamente propulsado a vela.

vII.En todos los demás aspectos concuerde con las estipulaciones del Crédito.

c) Aún cuando el Crédito prohíba el trasbordo, los bancos aceptarán un documento de transporte multimodal que indique que se efectuarán o podrán efectuarse transbordos, siempre y cuando el transporte completo esté cubierto por un único documento de transporte multimodal.

Artículo 27

Documento de transporte aéreo

a) Si el Crédito exige un documento de transporte aéreo, los bancos, salvo estipulación contraria en el crédito, aceptarán un documento, cualquiera que sea su denominación, que:

I. Aparentemente, indique el nombre del transportista y haya sido firmado, o autenticado de otra forma, por:

– El transportista.

– Un determinado agente por o en nombre del transportista.

Cualquier firma o autenticación de un transportista, debe estar identificada como transportista. Un agente que firma o autentica por el transportista debe también indicar en nombre y representación de quien actúa, es decir, del transportista.

II. Indique que las mercancías han sido aceptadas para su transporte.

III. Cuando el Crédito exija una fecha de envío, muestre una anotación específica de tal fecha; la fecha de envío así indicada en el documento de transporte aéreo, se considerará como fecha de embarque.

A los efectos de este artículo, la información que aparece en la casilla del documento de transporte aéreo (indicado "para uso del transportista solamente" o expresión similar) en relación al número de vuelo y la fecha, no se considerará como una anotación específica de tal fecha de envío.

En todos los demás casos, se considerará la fecha de emisión del documento de transporte como la fecha de embarque.

Iv. Indique el aeropuerto de salida y el aeropuerto de destino de acuerdo con lo estipulado en el Crédito.

v. Aparentemente, sea el original para el expedidor/remitente aunque el Crédito estipule un juego completo del original o expresiones similares.

vI. Aparentemente, contenga todos los términos y condiciones del transporte o algunos de tales términos y condiciones, por referencia a fuentes o documentos distintos al propio documento de transporte aéreo; los bancos no examinarán el contenido de tales términos y condiciones.

vII. En todos los demás aspectos, concuerden con las estipulaciones del Crédito.

b) A los efectos del presente artículo, se entiende por trasbordo la descarga y el reembarque, de un avión a otro, durante el transporte desde el aeropuerto de salida hasta el aeropuerto de llegada estipulada en el Crédito.

c) Aún cuando el Crédito prohíba el trasbordo, los bancos aceptarán un documento de transporte aéreo que indique que el trasbordo puede llevarse a cabo o se llevará a cabo, siempre y cuando el transporte completo esté cubierto por un único documento de transporte aéreo.

Artículo 28

Documentos de transporte por carretera, ferrocarril o navegación fluvial

a) Si el Crédito exige un documento de transporte por carretera, ferrocarril o navegación fluvial, los bancos, salvo estipulación contraria en el Crédito, aceptarán un documento del tipo exigido, cualquiera que sea su denominación, que:

   I. Aparentemente, indique el nombre del transportista y haya sido firmado, o de otra manera autenticado, por el transportista o un determinado agente por/o en nombre del transportista y/o llevar sello de recepción u otra indicación de recepción por el transportista o un determinado agente por o en nombre del transportista.

      Cualquier firma, autenticación, sello u otra indicación de recepción del transportista debe indicarse como perteneciente al transportista. Un agente que firma o autentica por el transportista, debe también indicar en nombre y representación de quien actúa, es decir, del transportista.

   II. Indique que las mercancías han sido recibidas para su envío, embarque o transporte o expresiones similares. La fecha de emisión se considera como la fecha de envío salvo que el documento de transporte incluya un sello de recepción, en cuyo caso la fecha del sello de recepción se considerará como la fecha de embarque.

   III. Indique el lugar de embarque y el lugar de destino, estipulados en el Crédito.

   Iv. En todos los demás aspectos concuerde con las estipulaciones del Crédito.

b) En ausencia de cualquier indicación en el documento de transporte sobre el número de ejemplares emitidos, los bancos aceptarán el/los documentos de transporte que se presenten como un juego completo. Los bancos aceptarán los documentos de transporte como originales, estén o no marcados como tales.

c) A los efectos del presente artículo, se entiende por transbordo la descarga y el reembarque de una modalidad de transporte a otra diferente, durante el proceso de transporte desde el lugar de envío hasta el lugar de destino estipulados en el Crédito.

d) Aún cuando el Crédito prohíba el trasbordo, los bancos aceptarán un documento de transporte por carretera, ferrocarril a navegación fluvial, que indique que el trasbordo puede llevarse a cabo o se llevará a cabo siempre y cuando el transporte completo esté cubierto por un único documento de transporte y en el mismo modo de transporte.

Artículo 29

Resguardos de mensajero (Courie) y de correos

a) Si el Crédito exige: un recibo postal o certificado de envío por correo, los bancos, salvo estipulación contraria en el Crédito, aceptarán un recibo postal o un certificado de correo, que:

   I. Aparentemente haya sido sellado o autenticado de otra manera y fechado en el lugar desde donde el Crédito estipula que se embarquen o se envíen las mercancías, y se considerará tal fecha como la fecha de embarque o envío.

   II. En todos los demás aspectos concuerde con las estipulaciones del Crédito.

b) Si el Crédito exige un documento expedido por un servicio de mensajero (*courier*) o servicio de entrega urgente (*expedited delivery service*) que justifique el recibo de las mercancías para su entrega, los bancos, salvo estipulación contraria en el Crédito, aceptarán un documento, cualquiera que sea su denominación, que:

   I. Aparentemente indique el nombre del mensajero/servicio y haya sido firmado, sellado o autenticado de otra manera por

dicho "Mensajero" o "Servicio" (los bancos aceptarán un documento expedido por cualquier 'Mensajero" o "Servicio", salvo que el Crédito específicamente exija un documento expedido por un "Mensajero" o "Servicio" determinado).

II. Indique una fecha de recogida o de recepción, o expresión al efecto, y se considerará tal fecha como la lecha de embarque o envío.

III. En todos los demás aspectos, concuerde con las estipulaciones del Crédito.

Artículo 30

Documentos de transporte emitidos por transitario

Salvo estipulación contraria en el Crédito, los bancos aceptarán un documento de transporte expedido por un transitario sólo si, aparentemente, indica:

I. El nombre del transitario como transportista u operador del transporte multimodal y ha sido firmado o autenticado por el transitario como transportista u operador de transporte multimodal.

II. El nombre del transportista u operador del transporte multimodal y ha sido firmado o autenticado por un determinado transitario por o en nombre del transportista u operador de transporte multimodal.

Artículo 31

"Sobre cubierta". "Cargo y cuenta del cargador". Nombre del cargador

Salvo estipulación contraria en el Crédito, los bancos aceptarán un documento de transporte que:

I. No indique, en el caso de transporte marítimo, o en el caso de más de una modalidad de transporte incluyendo el transporte marítimo, que las mercancías han sido o serán embarcadas sobre cubierta. Sin embargo, los bancos aceptarán un documento de transporte en el que se indique que las mercancías pueden ser transportadas sobre cubierta, siempre y cuando no se diga específicamente que las mercancías han sido o serán embarcas sobre cubierta.

II. Incluya una cláusula como (*shipper's load and count*) "cargo y cuenta del cargador" o (*said by shipper to contain*) "dice contener según el cargador", o expresión similar.

III. Indique como cargador de las mercancías una parte distinta del Beneficiario del Crédito.

Artículo 32

Documentos del transporte "limpios"

a) Un documento de transporte limpio es un documento que no contiene cláusulas o anotaciones que hagan constar expresamente el estado deficiente de las mercancías y/o del embalaje.

b) Los bancos rechazarán los documentos de transporte que contengan tales cláusulas o anotaciones, salvo que el Crédito estipule expresamente las cláusulas o anotaciones que pueden ser aceptadas.

c) En los casos que un Crédito requiera que el documento de transporte lleve cláusula "limpio a bordo" (*clean on board*), los bancos considerarán cumplido este requisito si tal documento cumple con los requerimientos del presente artículo y de los artículos 23, 24, 25, 26, 27, 28 o 30.

Artículo 33

Documentos de transporte "flete debido" ("pagadero en destino")/"flete pagado" ("prepagado")

a) Salvo estipulación contraria en el Crédito, o discrepancia con cualquiera de los documentos presentados en utilización del Crédito, los bancos aceptarán los documentos de transporte que indiquen que el flete o los gastos de transporte (en adelante "flete") aún tienen que ser pagados.

b) Si el Crédito estipula que el documento de transporte debe indicar que el flete ha sido pagado por anticipado, los bancos aceptarán un documento de transporte en el que se mencione claramente el pago, o pago por anticipado, mediante sello o de otra manera, o en el que el pago o pago por anticipado del flete se indique por otros medios. Si el Crédito exige el pago, o pago anticipado, de los gastos de mensajería, los bancos aceptarán el documento de transporte expedido

por un servicio de mensajería o entrega urgente que muestre que los gastos de mensajería son por cuenta de parte distinta del consignatario.

c) Las palabras "flete pagadero por anticipado" *(freight prepayable)*, "flete a pagar por anticipado" (*freight to be prepaid*) u otras expresiones de carácter similar, si aparecen en los documentos de transporte, no se considerará que constituyen prueba del pago del flete.

d) Los bancos aceptarán los documentos de transporte que hagan referencia, mediante sello o de alguna otra manera, a costo/s adicionales al flete, tales como los gastos o desembolsos en concepto de carga, descarga u operaciones similares, salvo que las condiciones del Crédito prohíban expresamente tales referencias.

Artículo 34

Documento de seguro

a) Los documentos de seguro deben, aparentemente, haber sido expedidos y firmados por las compañías de seguros, aseguradores (*underwriters*) o por sus agentes.

b) Si el documento de seguro indica que se ha expedido en más de un original, deberán ser presentados todos los originales, salvo que en el Crédito se autorice lo contrario.

c) No se aceptarán notas de cobertura expedidas por corredores, salvo que en el Crédito así se autorice expresamente.

d) Salvo estipulación contraria en el Crédito, los bancos aceptarán un certificado de seguro o una declaración al amparo de "póliza abierta (póliza global), firmada previamente por las compañías de seguros, aseguradores o sus agentes. Si en un Crédito se exige específicamente un certificado de seguro o una declaración de seguro o una declaración al amparo de póliza global, los bancos aceptarán en su lugar una póliza de seguro.

e) Salvo estipulación contraria el Crédito, o a menos que el documento de seguro se establezca que la cobertura será efectiva a más tardar, desde la fecha de embarque, despacho o aceptación de las mercancías, los bancos no aceptarán el documento de seguro cuya fecha de expedición sea posterior a la de embarque, despacho o aceptación indicada en el documento de transporte.

f) I. Salvo estipulación contraria en el Crédito, el documento de seguro debe estar emitido en la misma moneda del Crédito.

II. Salvo estipulación contraria en el Crédito, el importe mínimo de cobertura indicado en el documento de seguro será el de CIF (coste, seguro, flete …"puerto de destino convenido") o CIP (coste, porte y seguro pagados hasta, … "punto de destino convenido") de las mercancías, según el caso, más 10 %, pero sólo cuando se pueda determinar el valor CIF o CIP por los propios documentos. De lo contrario, los bancos aceptarán como dicho importe mínimo, 110 % de aquel sobre el que se exija el pago, la aceptación o negociación del Crédito o 110 % del importe bruto de la factura, tomando el que fuere mayor.

Artículo 35

Tipo de cobertura del seguro

a) En los Créditos debe estipularse el tipo de cobertura que se requiere y, en su caso, los riesgos adicionales a cubrir. No se deben usar términos imprecisos tales como: "riesgos habituales" (*usual risks*) o "riesgos corrientes" *(customary risk)*. Si se usaran, los bancos aceptarán los documentos de seguro tal y como se los presenten, sin asumir responsabilidad alguna frente a cualquier riesgo no cubierto.

b) A falta de instrucciones específicas en el Crédito, los bancos aceptarán los documentos de seguro tal y como le sean presentados, sin asumir responsabilidad alguna frente a cualquier riesgo no cubierto.

c) Salvo estipulación contraria en el Crédito, los bancos aceptarán un documento de seguro que indique que la cobertura está sujeta a una franquicia o exceso (deducible).

Artículo 36

Cobertura de seguro todo riesgo

Cuando el Crédito estipule "seguro contra todo riesgo", los bancos aceptarán un documento de seguro que contengan cualquier cláusula o anotación que haga mención a "todo riesgo", con o sin encabezamiento "todo riesgo", incluso si en dicho documento se indica que se excluyen ciertos riesgos, sin asumir responsabilidad alguna frente a cualquier riesgo no cubierto.

Artículo 37

Facturas comerciales

a. Salvo estipulación contraria en el Crédito, las facturas comerciales:
   I. Deben, aparentemente, haber sido emitidas por el Beneficiario designado en el Crédito (con excepción de lo previsto en el artículo 48).
   II. Deben estar emitidas a nombre del Ordenante del Crédito (con excepción de lo previsto en el artículo 48 apartado (h).
   III. No es preciso que estén firmadas.
b. Salvo estipulación contraria en el Crédito, los bancos podrán rechazar las facturas emitidas por un importe superior al permitido por el Crédito. Sin embargo, si un banco autorizado a pagar, comprometerse a efectuar un pago diferido, aceptar instrumentos de giro o negociar al amparo de un Crédito, acepta dichas facturas, su decisión será vinculante para todas las partes, a condición de que este banco no haya pagado, no se haya comprometido a efectuar un pago diferido, no haya aceptado instrumento/s de giro o no haya negociado una cantidad superior a la cantidad permitida por el Crédito.
c. La descripción de las mercancías en la factura comercial debe corresponder con su descripción en el Crédito. En todos los demás documentos se podrán describir las mercancías en términos generales no contradictorios con la descripción de las mercancías en el Crédito.

Artículo 38

Otros documentos

Si en el Crédito se exige una justificación o certificación de peso, en caso de transporte no marítimo, los bancos aceptarán un sello o una declaración de pesos estampados sobre el documento de transporte, que aparentemente haya/n sido puesta/s por el transportista o por su agente, salvo que en el Crédito se estipule expresamente que la certificación del peso ha de hacerse en documento aparte.

E. Disposiciones Varias

Artículo 39

Tolerancias en cuanto a importe, cantidad y precio unitario del crédito

a) Los términos "alrededor de" (*about*), "aproximadamente" (*approximately*), "cerca de" (*circa*) o expresiones similares, que se utilicen en relación al importe del Crédito, la cantidad o el precio unitario indicado en el Crédito, deberán de interpretarse en el sentido de que permitan una diferencia de hasta 10 % en más o menos sobre el importe, cantidad o precio unitario a que se refieran.
b) Salvo que un Crédito se estipule que la cantidad de las mercancías especificadas no debe ser superada o disminuida, se permitirá una diferencia de 5 % en más o menos, siempre y cuando el importe de las utilizaciones no supere el importe del Crédito. No se aplicará esta tolerancia cuando el Crédito estipule la cantidad con referencia a un número determinado de bultos o de unidades.
c) A menos que un Crédito, que prohíba los envíos parciales, estipule lo contrario, o a menos que se pueda aplicar el apartado (b) anterior, se permitirá una variación de 5 % menos en el importe de la disposición siempre y cuando, si el Crédito determina la cantidad de mercancías, dicha cantidad se envía integramente y, si el Crédito estipula un precio unitario, dicho precio no se reduzca. Esta condición no se aplicará cuando se utilicen en el Crédito las expresiones indicadas en el apartado (a) precedente.

Artículo 40

Envíos/utilizaciones parciales

a) Se permitirán las utilizaciones y/o envíos parciales, salvo estipulación contraria en el Crédito.
b) Los documentos de transporte donde conste, aparentemente, que el envío se ha hecho en un mismo medio de transporte y viaje, y a un mismo destino, no se considerarán que cubren envíos parciales, incluso si en los documentos de transporte se señalan diferentes fechas de expedición y/o puertos de carga, lugares de recepción para carga o despacho.

c) No se considerarán como parciales los envíos que se hagan por correo o por un mensajero, si los resguardos o certificados de envío van firmados, sellados o autenticados de otra manera en el lugar desde donde el Crédito estipula que se realice el embarque de las mercancías, y en la misma fecha.

Artículo 41

Envíos/utilizaciones fraccionados

Si se estipulan en el Crédito utilizaciones y/o envíos fraccionados en períodos determinados y no se utiliza y/o envía alguna fracción dentro del período correspondiente, cesará la disponibilidad del Crédito sobre tal utilización o envío fraccionado y subsiguiente, salvo estipulación contraria en el Crédito.

Artículo 42

Fecha final y lugar para presentación de documentos

a) En todos los Créditos deberá indicarse una fecha final y un lugar de presentación de los documentos para su pago, aceptación o, con excepción de los Créditos libremente negociables, un lugar de presentación de los documentos para su negociación. La fecha de vencimiento que se estipule para el pago, aceptación o negociación, deberá interpretarse como la fecha final para la presentación de los documentos.
b) Con excepción de lo dispuesto en el artículo 44 (a), los documentos deberán ser presentados antes o en la misma fecha final.
c) Si el Banco Emisor indica que el Crédito es disponible "por un mes", "por seis meses", o expresión similar, pero no especifica la fecha en la que el plazo da comienzo, se tomará como primer día del mismo la fecha de emisión del Crédito por parte del Banco Emisor. Los bancos deben desaconsejar que se indique la fecha de vencimiento del Crédito de esta forma.

Artículo 43

Limitaciones a la fecha final

a) Además de estipularse una fecha final para la presentación de documentos, todo Crédito que exija la presentación de uno o más documentos de transporte deberá también establecer un plazo específico a partir de la fecha de embarque dentro del cual debe efectuarse la presentación de documentos según los términos y condiciones del Crédito. De no especificarse tal plazo, los bancos rechazarán los documentos que se les presenten con posterioridad a los 21 días de la fecha de embarque. Sin embargo, en ningún caso se podrán presentar los documentos con posterioridad a la fecha de vencimiento del Crédito.
b) Cuando sea de aplicación el artículo 40 (b), se considerará como fecha de embarque la del último embarque realizado que figure en cualquiera de los documentos de transporte que se presenten.

Artículo 44

Prórroga del vencimiento

a) Si la fecha de vencimiento del Crédito y/o el último día del plazo estipulado por el Crédito para la presentación de documentos, o que se pueda aplicar en virtud del artículo 43, coincide con un día en el cual esté cerrado el banco al que deben ser presentados, por razones que no sean las citadas en el artículo 17, la fecha de vencimiento estipulada, y/o el último día del plazo a partir de la fecha de embarque para la presentación de documentos, según sea el caso, se ampliará al primer día siguiente en el que dicho banco esté abierto.
b) La fecha límite para embarque no se ampliará por razón de prórroga de la fecha de vencimiento y/o ampliación del período de tiempo para presentación de documentos a partir de la fecha de embarque que haya podido establecerse de acuerdo con el apartado (a) anterior. Si el Crédito, o sus modificaciones, no especifican una fecha límite para embarque, los bancos rechazarán los documentos de transporte que indiquen una fecha de embarque posterior a la del vencimiento del Crédito o modificación/es correspondiente/s.
c) El banco al que se le efectúa la presentación en el mencionado primer día hábil siguiente, debe emitir una declaración de que los documentos han sido presentados dentro del plazo ampliado de acuerdo con el artículo 44 apartado (a) de las Reglas y Usos Uniformes sobre Créditos Documentarios, Revisión 1993. Publicación no. 500 de la CCI.

Artículo 45

Horario de presentación

Los bancos no estarán obligados a aceptar la presentación de documentos fuera de su horario de atención al público.

Artículo 46

Expresiones genéricas referidas a fechas para embarque

a) Salvo estipulación contraria en el Crédito, se entenderá que la expresión "embarque" usada al fijar las fechas límites de embarque, incluye expresiones tales como: "carga a bordo" (*loading on board*), "despacho" (*dispatch*), "aceptado para transporte" (*acepte for carriage*), "fecha de recepción en correos" (*date of post receipt*), "fecha de recogida" (*date of pick-up*), o expresiones similares, y, en el caso de un Crédito que requiera un documento de transporte multimodal, la expresión "tomada para carga" (*taking in charge*).
b) No se deben utilizar expresiones tales como: "pronto" (*prompt*), inmediatamente" (*immediately*), "tan pronto como sea posible" (*as soon as possible*) u otras parecidas. Si se utilizasen, los bancos no las tendrán en cuenta:
c) Si se usan expresiones tales como "en o alrededor de" (*on or about*) u otras parecidas, los bancos las interpretarán como una estipulación de que el embarque debe ser realizado durante el período comprendido entre los cinco días anteriores y los cinco posteriores a la fecha indicada, incluyendo los dos días límites.

Artículo 47

Terminología referente a fechas en los períodos para embarque

a) Las palabras "al" (*to)*, "hasta" (*until* o *till*), "desde" (*from*) y expresiones de significado parecido que se usan para definir una fecha o período en el Crédito referente al embarque, se entenderá que incluyen la fecha mencionada.
b) La expresión "después del (*alter*), se entenderá que excluye la fecha indicada.
c) Las expresiones "primera mitad" (*first half*) y "segunda mitad" (*second half*) de un mes deberán interpretarse, respectivamente, como desde el día uno hasta el día quince y desde el día dieciséis hasta el último día de dicho mes, todos ellos inclusive.
d) Las expresiones "a principios" *(beginning),* "a mediados" *(middle)* o "a finales" (*end*) de un mes, deberán interpretarse respectivamente como desde el día uno hasta el día diez, desde el día once hasta el día veinte y desde el día veintiuno hasta el último día de dicho mes, todos ellos inclusive.

F. Crédito transferible

Artículo 48

Crédito transferible

a) Un Crédito transferible es un Crédito en virtud del cual el Beneficiario (Primer Beneficiario) puede requerir al banco autorizado a pagar, a comprometerse a un pago diferido, a aceptar o negociar (Banco Transferente) o, en el caso de un Crédito libremente negociable, al Banco específicamente está autorizado en el Crédito como banco Transferente, a poner el Crédito total o parcialmente a la disposición de uno o más Beneficiarios (Segundo/s Beneficiario/s).
b) Solamente se puede transferir un Crédito si el Banco Emisor lo emite específicamente como "transferible". Términos tales como "divisible" ("divisible"), "fraccionable", (*fractionable*), "cedible" (*assignable*) y "transmisible" (*transmisible*) no determinan que el Crédito sea transferible. Si se utilizan tales términos, no se tendrán en cuenta.
c) El Banco Transferente no tendrá obligación de efectuar tal transferencia salvo dentro de los límites y en la forma expresamente consentidos por dicho banco.
d) En el momento de requerir la transferencia, y antes de la transferencia del Crédito, el Primer Beneficiario debe dar instrucciones irrevocables al Banco Transferente sobre si conserva el derecho de no permitir que el Banco Transferente notifique las modificaciones al/a los Segundo/s Beneficiario/s, o renuncia a ello. Si el Banco Transferente acepta transferir en estas condiciones, debe, en el momento de la transferencia, notificar al/los Segundo/s Beneficiario/s las instrucciones del Primer Beneficiario sobre las modificaciones.

e) Si un Crédito fuera transferido a más de un Segundo Beneficiario, el rechazo de una modificación por uno o más Segundos Beneficiarios no invalida la aceptación por los demás Segundos Beneficiarios, con respecto a los cuales quedará modificado el Crédito. Para los Segundos Beneficiarios que rechazaron la modificación, el Crédito se mantendrá inalterado.

f) Salvo otro acuerdo las cargas respecto a las transferencias, incluidas comisiones, honorarios, costes o gastos del Banco Transferente serán pagaderos por el Primer Beneficiario. Si el Banco Transferente aceptase transferir el Crédito, no está obligado a efectuar la transferencia hasta que le sean pagados dichos gastos.

g) Salvo estipulación contraria en el Crédito, un Crédito Transferible, puede transferirse una sola vez. Por consiguiente, no se puede transferir por petición del Segundo Beneficiario a un posterior Tercer Beneficiario. A los efectos de este artículo, la devolución al Primer Beneficiario no constituye una transferencia prohibida.

   Se pueden transferir por separado fracciones de un Crédito Transferible (que no excedan en el total del valor del Crédito), a condición de que no estén prohibidos los embarques/ disposiciones parciales, y el conjunto de tales transferencias se considerará que constituye una sola transferencia del Crédito.

h) El Crédito solamente puede transferirse en los términos y condiciones especificados en el Crédito original, con la excepción de:
   - El importe del Crédito
   - Cualquier precio unitario indicado en el mismo.
   - La fecha de vencimiento.
   - La última fecha de presentación de los documentos según el artículo 43.
   - El plazo de embarque, que cualquiera de ellos, o todos, pueden reducirse o restringirse.

El porcentaje por el cual se debe efectuar la cobertura del seguro puede aumentarse de tal manera que proporcione el importe de la cobertura estipulada en el Crédito original, o en estos artículos.

Además, el nombre del Primer Beneficiario puede sustituir al del Ordenante del Crédito, pero si el Crédito original específicamente requiere que el nombre del Ordenante del Crédito aparezca en algún documento aparte de la factura, este requisito debe cumplirse.

i) El Primer Beneficiario tiene el derecho de sustituir por su/s propia/s factura/s e instrumento/s de giro las del/de los Segundo/s Beneficiario/s, por importes que no excedan del importe original del Crédito y por los precios unitarios originales, si estuvieran estipulados en el Crédito. En caso de dicha sustitución de factura/s (e instrumento/s de giro), el Primer Beneficiario puede cobrar según los términos del Crédito la diferencia, si la hubiera, entre su/s propia/s factura/s y la/s del/de los Segundo/s Beneficiario/s.

   Cuando se haya transferido un Crédito y el Primer Beneficiario deba suministrar su/s factura/s e instrumento/s de giro a cambio de la/s factura/s (e instrumento/s de giro) del/de los Segundo/s Beneficiado/s pero no lo haga a primer requerimiento, el Banco Transferente tiene derecho a remitir al Banco Emisor los documentos recibidos en virtud del Crédito transferido, incluida/s la/s factura/s (e instrumento/s de giro) del/de los Segundo/s Beneficiario/s, sin incurrir en responsabilidad frente al Primer Beneficiario.

j) El Primer Beneficiario puede requerir que el pago o la negociación se efectúe al/ a los Segundo/s Beneficiario/s en el lugar donde el Crédito haya sido transferido e, inclusive, hasta la fecha del vencimiento, salvo que el Crédito original expresamente indique que no puede ser utilizable para pago o negociación en un lugar distinto al estipulado en el Crédito. Ello sin perjuicio del derecho del Primer Beneficiario de sustituir posteriormente su/s propia/s factura/s (e instrumento/s de giro), por las del/de los Segundo/s Beneficiario/s y de reclamar cualquier diferencia que le sea debida.

G. Cesión del producto del crédito

Artículo 49

Cesión del producto del crédito

El hecho de que un Crédito no se establezca como transferible, no afectará al derecho del Beneficiario de ceder cualquier producto del Crédito del que sea, o puede ser, titular en virtud de dicho Crédito, de acuerdo con las disposiciones legales aplicables. Este artículo se refiere solamente a la cesión del producto del Crédito y no a la cesión del derecho a actuar en virtud del propio Crédito.

ARBITRAJE DE LA CCI

Las partes contratantes que deseen tener la posibilidad de someterse a un Arbitraje de la CCI en caso de disputa con su otra parte contratante, deberían acordar específica y claramente en su contrato el Arbitraje de la CCI, en caso de que no exista un documento contractual individual para la operación, en el intercambio de misivas que constituyan el acuerdo entre partes. El hecho de emitir una carta de crédito sujeta a las RRUU 500 no constituye por sí mismo un acuerdo de sumisión al Arbitraje de la CCI. A estos efectos, la CCI recomienda la cláusula normalizada de acuerdo de Arbitraje siguiente:

> Cualquier disputa que pueda surgir en relación con el presente contrato, será resuelta definitivamente bajo las Reglas de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional por uno o más árbitros designados de acuerdo con las mencionadas reglas.

POSICIONES DE LA COMISIÓN DE TÉCNICAS Y PRÁCTICAS BANCARIAS ACORDADAS EN 1 DE SEPTIEMBRE DE 1994

Apéndice II

"Position Papers" números 1, 2, 3 y 4, publicados el 1 de septiembre de 1994 por la Comisión de Técnicas y Prácticas Bancarias de la CCI respecto a determinados aspectos de las UCP 500.

Prefacio. UCP 500- Aclaración respecto a algunos errores de interpretación.

La Comisión de Técnicas y Prácticas Bancarias de la CCI ha observado, con pesar y preocupación, que, a partir de la entrada en vigor de las Reglas y Usos Uniformes Relativos a los Créditos Documentarios UCP 500, varios bancos han venido interpretando ciertos artículos de dichas Reglas de forma unilateral e incorrecta. Esta forma de actuar perjudica la aplicación correcta y adecuada de las Reglas UCP 500, y comporta una grave interferencia en el uso de los créditos documentados emitidos de acuerdo con las UCP, que vienen siendo utilizados en todo el mundo como instrumentos seguros y eficaces de liquidación de las transacciones comerciales.

Por primera vez, esta última revisión de las Reglas incluye menciones específicas a determinadas prácticas bancarias que constituían costumbres largamente establecidas; pero, en determinados casos, estas menciones han sido interpretadas, de forma totalmente incorrecta, como alteraciones en dichas prácticas. La Comisión Bancaria está seriamente preocupada por el posible impacto negativo que dichas interpretaciones incorrectas y prácticas irregulares puedan llegar a tener, no sólo entre los bancos implicados en la transacción sino también entre sus clientes, ya sean ordenantes o beneficiarios en un crédito documentario, así como también entre los transportistas y los transitarios que puedan estar implicados en la correcta confección de los documentos relacionados con un crédito documentario.

Considerando las circunstancias especiales mencionadas, la Comisión Bancaria ha autorizado la emisión de los *Position Papers* adjuntos con objeto de dar mayor énfasis a la necesidad de interpretar y aplicar de forma correcta los artículos 9 (d) (iii) Modificaciones; 10 (b) (ii) Negociación; 13 (c) Condiciones no Documentarias; y los apartados correspondientes de los artículos 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 y 30 Documentos de Transporte. Dejar de interpretar los artículos mencionados en la forma indicada será considerado en adelante como una violación de los principios de las UCP 500.

En consecuencia, la Comisión Bancaria insta firmemente a los Comités Nacionales de la CCI, y a las organizaciones asociadas, a distribuir los *Position Papers* de la forma más amplia posible, a fin de contribuir a un desarrollo menos conflictivo de los créditos documentarios emitidos en virtud de las UCP 500, desarrollo que ha resultado innecesariamente afectado por todo lo indicado anteriormente. No se trata, por supuesto, de una modificación del articulado de las UCP 500 por medio de unos *Position Papers*, sino exclusivamente de una indicación respecto a la correcta interpretación de los artículos mencionados.

Charles del Busto
Presidente, Comisión de Técnicas
y Prácticas Bancarias de la CCI.

"Position Paper" número 1
UCP 500 Artículo 9 (d) (lll)

Modificaciones

La Comisión Bancaria desaprueba rotundamente la práctica incorrecta adoptada por:

a) Determinados Bancos Emisores al emitir créditos documentarios irrevocables, o modificaciones a créditos documentarios irrevocables, que incorporan condiciones en el sentido de que cualquier modificación será efectiva de forma automática excepto que venga formalmente rechazada por el Beneficiario dentro de un período especificado de tiempo, o antes de una fecha determinada.
b) Determinados Bancos Avisadores al añadir una cláusula del tipo indicado en el apartado (a) anterior en el momento de avisar un crédito documentario irrevocable, o una modificación a un crédito documentario irrevocable.

La esencia de un crédito documentario irrevocable queda claramente establecida en el artículo 9 (d) (i) al indicar que: "No se puede modificar ni cancelar un crédito documentario irrevocable sin el acuerdo del Banco Emisor, del Banco Confirmador, si lo hubiere, y del Beneficiario".

Las prácticas mencionadas más arriba constituyen un intento de alterar la naturaleza de los compromisos establecidos en un crédito documentario irrevocable.

Además, la presunción que el silencio del Beneficiario equivale a su aceptación de la modificación resulta contraria a las leyes nacionales de muchos países. En consecuencia, cualquier intento de la naturaleza indicada anteriormente, que pretenda desestimar lo establecido en el artículo 9 (d) (i), puede carecer de validez legal.

Se equivocan los bancos que pretenden que el artículo 9 (d) (iii) representa un cambio de política. Simplemente refleja la situación existente con anterioridad a la introducción de las UCP 500, e indica las distintas formas que el Beneficiario puede utilizar para significar su aceptación y acogerse a una modificación de un crédito documentario irrevocable que le ha sido ofrecida por el Banco Emisor y, cuando corresponda, por el Banco Confirmador o que puede utilizar para indicar su rechazo a dicha modificación.

"Position Paper" número 2
UCP 500 Artículo 10 (b) (ii)

Negociación

La Comisión Bancaria ha observado con pesar que, no obstante la clara definición contenida en el artículo de referencia, algunos bancos no han comprendido el significado del término "negociación" en relación con la disponibilidad de un crédito documentario.

El término "negociación" aparece definido en el artículo 10 (b) (ii) como "hacer entrega del valor de los instrumentos de giro y/o documentos por parte del banco autorizado a negociar". La Comisión Bancaria desea aclarar el significado de la expresión "hacer entrega del valor" contenida en el referido artículo 10 (b) (ii) de las UCP 500. Dicha expresión puede ser interpretada ya sea como "efectuar el pago inmediato" (por ejemplo en efectivo, por cheque, por transferencia a través de un sistema de compensación o por abono en cuenta) o como "asumir una obligación de efectuar el pago" (distinto de asumir un compromiso de pago diferido o de aceptar un instrumento de giro).

También se ha llegado a entender que, cuando un crédito documentario es disponible por "negociación", resulta fundamental para el Beneficiario, si desea seguir bajo la protección del crédito documentario, procurar y/o asegurar la "negociación" en el Banco Designado.

La Comisión Bancaria está en desacuerdo con dicho punto de vista, y manifiesta que esta interpretación entra en conflicto, tanto en el espíritu como en la letra, con los artículos 9 (a) (iv), 9 (b) (iv) y 10 (c), en los que se establecen claramente las obligaciones del Banco Emisor y del Banco Confirmador (si lo hubiese), así como la función del Banco Designado.

El hecho de que el Beneficiario deje de procurar y/o asegurar la "negociación" por parte del Banco Designado en virtud de un crédito documentario que permita la negociación, no afecta en absoluto a las obligaciones del Banco Emisor y/o del Banco Confirmador (si lo hubiese), ni puede entenderse como un incumplimiento de los términos del crédito documentario. Todo ello a condición de que los documentos conformes sean presentados por el Beneficiario al Banco Designado o directamente al Banco Confirmador (si lo hubiese) o al Banco Emisor, dentro de la validez del crédito documentario y, cuando corresponda, dentro del período de tiempo contemplado en el artículo 43 (a).

"Position Paper" número 3
UCP 500 Artículo 13 (c)

Condiciones no documentarias

Las disposiciones de este artículo tienen el propósito específico de erradicar la práctica, absolutamente incorrecta, de incorporar en el crédito documentario condiciones de carácter no documentario.

Tales prácticas frustran el mismo principio básico en que se sustentan los créditos documentarios y contravienen directamente la letra de los artículos 2 "Definición de Crédito"; 4 "Documentos/Mercancías, Servicios y Prestaciones"; 5 (b) "Instrucciones sobre la Emisión/ Modificación de Créditos"; y 13 (a) "Normas para el Examen de los Documentos", todo ellos indican claramente que el pago, la aceptación o la negociación en virtud de un crédito documentario debe efectuarse contra los documentos estipulados en el crédito documentario.

La Comisión Bancaria manifiesta, por tanto, su más absoluta desaprobación ante que el hecho de que, a pesar de las disposiciones del artículo 13 (c), determinados bancos sigan emitiendo créditos documentarios y modificaciones que contienen condiciones de carácter no documentario.

Resulta además evidente que tales prácticas incorrectas están causando severos problemas a todas las partes implicadas en las transacciones de créditos documentarios.

La Comisión Bancaria desea recordar a los bancos que, en consecuencia, cuando un crédito documentario o una modificación contenga una o más condiciones y no especifique los documentos que deban presentarse como cumplimiento de las mismas, el artículo 13 (c) dispone con claridad que los bancos considerarán tales condiciones como no establecidas y no las tendrán en cuenta.

De acuerdo con lo anterior, los bancos aceptarán como válidos en un crédito documentario los documentos requeridos que aparezcan conformes con el resto de términos y condiciones del crédito documentario.

Sin embargo, en ocasiones aparece en un crédito documentario una condición que claramente puede relacionarse con un documento estipulado en dicho crédito documentario. Tal condición no debe interpretarse, en tal caso, como una condición no documentaria. Por ejemplo, si una condición en el crédito documentario establece que las mercancías deben ser de origen alemán y no se solicita Certificado de Origen, la referencia al "origen alemán" debe entenderse como una condición no documental y, por tanto, no se tendrá en cuenta de acuerdo con el artículo 13 (c) de las UCP 500. Pero si en el mismo crédito documentario se solicita un Certificado de Origen, entonces no puede considerarse una condición no documentaria, ya que el Certificado de Origen debería evidenciar el origen alemán. (Ver al respecto la publicación 511 de la CCI, "UCP 500 and 400 Compared", página 42).

Debe, por tanto, quedar claro que los bancos han de indicar cualquier condición en el detalle del documento en el que debe evidenciarse, o indicar expresamente el documento que debe evidenciar el cumplimiento de la referida "condición".

"Position Paper" número 4
UCP 500 Artículos referidos a Documentos de Transporte

Artículo 23

Conocimiento de Embarque Marítimo

Artículo 24

Documento de Embarque Marítimo no Negociable (Non-negotiable Sea Waybill)

En vista de la controversia respecto a algunas interpretaciones individuales de los apartados (a) (i) de dichos artículos, la Comisión Bancaria desea aclarar su postura estableciendo los siguientes requisitos:

1. El nombre del transportista (*carrier*) debe aparecer como tal en el anverso del documento.

   La expresión "en el anverso del documento" significa la cara de dicho documento que evidencia los detalles de las mercancías, el buque y el viaje, y la expresión "el reverso del documento" significa la cara de dicho documento que contiene los detalles del contrato de transporte.

   NOTA: el apartado (a) (v) de estos artículos establece que los bancos no examinarán el contenido de los términos y condiciones del transporte.

   Los bancos rechazarán, por tanto, los documentos que no cumplan con los requisitos

establecidos en el apartado (1) anterior, es decir, que no indiquen el nombre del transportistas (*carrier*) en el anverso del documento, aún cuando dicho documento pudiera identificar al transportista en el reverso.

2. Cuando el documento aparece firmado por el transportista (*carrier*), no resulta necesario que la palabra "transportista" (*carrier)* aparezca de nuevo en la casilla reservada a la firma, siempre que haya sido usada en el anverso del documento para identificar a la parte que está actuando como transportista (*carrier*).
3. Cuando el documento aparezca firmado por un agente en nombre (*for*) o por cuenta (*on behalf of*) del transportista (*carrier*), dicho agente debe aparecer nombrado y debe indicar la parte principal en nombre, o por cuenta, de la que actúa y firma, en alguna de las formas siguientes:
   (a) Cuando la palabra "transportista" (*carrier*) no ha sido utilizada en el anverso del documento para identificar a la parte que actúa como transportista (*carrier*), por ejemplo:
   ABC Co. Ltd.
   como agente de (o por cuenta de)
   XYZ Shipping, transportista
   (Firma)
   (b) Cuando la palabra "transportista" (*carrier*) ha sido utilizada en el anverso del documento para identificar a la parte que actúa como transportista (*carrier*), por ejemplo, cualquiera de las siguientes:
   ABC Co. Ltd
   Como agente de (o por cuenta de)
   XYZ Shipping, transportista
   (Firma)
   ABC Co. Ltd.
   Como agente de (o por cuenta de)
   XYZ Shipping
   (Firma)
   ABC Co. Ltd.
   Como agente (o por cuenta) del transportista arriba indicado
   (Firma)
   ABC Co. Ltd.
   Como agente (o por cuenta) del transportista
   (Firma)
4. No resulta necesario que el nombre del capitán ("máster") aparezca indicado cuando el documento haya sido firmado por el propio capitán ("máster"). Sin embargo, cuando el documento aparezca firmado por un agente en nombre (*for*) o por cuenta (*on behalf of*) del capitán ("máster"), dicho agente debe aparecer nombrado y debe indicar el nombre del capitán ("máster") en nombre, o por cuenta, del que actúa y firma, por ejemplo:
   ABC Co. Ltd.
   Como agente de (o por cuenta de) Juan Español, capitán
   (Firma)

Artículo 25

Conocimiento de Embarque sujeto a Contrato de Fletamento (Charter Party)

No parece existir una necesidad de comentario interpretativo de este artículo.

Se trata del tipo de documento que con mayor probabilidad aparecerá firmado por el capitán ("máster"). El requisito expresado en el punto 4 anterior respecto a los artículos 23 y 24 también resulta de aplicación para el artículo 25.

Artículo 26

Documento de transporte multimodal

Los requisitos que se detallan más arriba bajo los artículos 23 y 24 también son de aplicación para el artículo 26, pero debe tenerse en cuenta que muchos grandes operadores de transporte multimodal (*multimodal transport operators* MTOS) utilizan un documento cuyo formato permite sus uso para diversos propósitos, por ejemplo:

- "Bill of Lading for Combinet Transport Shipment or Port-to-Port Shipment" (Conocimiento de Embarque para Transporte Combinado o Puerto a Puerto).
- "Non-Negotiable Sea Waybill for Combine Transport Shipment or Port-Port Shipment" (Documento de Embarque Marítimo no Negociable para Transporte Combinado o Puerto a Puerto).

Un documento que lleva cualquiera de estos títulos resulta aceptable en virtud del artículo 26, a condición de que los datos contenidos en el anverso del documento cumplan los requisitos del crédito documentario respec-

to al transporte multimodal y para un documento negociable o para un documento no negociable, según sea el caso.

Un documento de transporte multimodal puede contener el término "transportista" (*carrier*) en lugar de la expresión "operador de transporte multimodal" (*multimodal transport operator*), lo que resulta aceptable en virtud del redactado del artículo 26, donde se hace referencia al "transportista u operador de transporte multimodal".

Artículo 27

Documento de transporte aéreo

Artículo 28

Documento de transporte por carretera, ferrocarril o navegación fluvial

Artículo 29

Resguardos de mensajero (Courrier) y de correos

No aparece existir una necesidad de comentario interpretativo de estos artículos

Artículo 30

Documentos de transporte emitidos por transitarios

Además de cumplir con los requisitos del artículo 30, este tipo de documento de transporte debe, por supuesto, cumplir con los requisitos establecidos en los artículos 23 a 28, según sea el medio de transporte.

LLOYD´S AVERAGE BOND

To.....

Owner(s) of the.....

Voyage and date.....

Port of shipment.....

Port of destination/discharge.....

Bill of lading or waybill number(s)

Quantity and description of goods

In consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due of the goods noted above we agree to pay the proper proportion of any salvage and/or general average and/or special charges wich may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

We also agree to:

(i) furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us or if there is no such invoice, details of the shipped value and

(ii) make a payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be due from the goods and wich is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

Date..... Signature of receiver of goods.....

Full name and address.....

.....

.....

BIBLIOGRAFÍA

BATISTA, D. y GARCÍA, L. A.: *Economía marítima internacional*. Ed. Científico-Técnica, La Habana, 1983.

BES, J.: *Fletamento y términos de embarque*. Ed. Oficina Central Marítima, Madrid, 1975.

BRUNETTI, A.: *Derecho marítimo privado*. T. I-II, Ed. Bosch, Barcelona, 1950.

Cámara Internacional del Comercio: *INCOTERMS* (Términos Internacionales de Comercio). Ed. CIC, 1980, 1990 y 2000.

CHORLEY, L. y GILES, O. C.: *Derecho marítimo*. Ed. Bosch, Barcelona, 1962.

Decreto Ley 1420 sobre la hipoteca naval en Cuba. Gaceta Oficial No. 15, La Habana, 1954.

Diccionario de derecho privado. T. I, Ed. Labour S.A., Barcelona, 1954.

EDWING PRATT, E.: *Los mercados internacionales*. Ed. Hispano Europea, Barcelona, 1962.

FARINA, F.: *Derecho comercial marítim*o. Ed. Bosch, Barcelona, 1956.

_____ *Abordajes*. Ed. Bosch, Barcelona, 1958.

GARIBI UNDABARRENA, J. M.: *Derecho marítimo práctico*. Ed. Oficina Central Marítima, Madrid, 1958.

GARRIGUES, J.: *Curso de derecho mercantil*. Imp. Aguirre, Madrid, 1980.

GAY DE MONTELLA, R.: El buque y el Contrato de Fletamento. Ed. Reus S.A., Madrid, 1920.

GOODACRE, J. K.: *Marine Insurance Claims*. Ed. Witherby & Co. Ltd., Londres, 1973.

HERNÁNDEZ YZAL, S.: *Economía marítima*. Ed. Cadí, Barcelona, 1968.

HOLMAN, H.: *A Handy Book for Shipowners and Masters*. Ed. M. R. Holman, Londres, 1964.

HOPKINS, F. N.: *Business and Law for the Shipmaster*. Ed. Brown, Son & Ferguson Ltd., Londres, 1966.

LENNOX, W.; MOCATTA, A. A. y MUSTILL, M. J.: *Scrutton on Charter Party and Bill of Lading*, 1964.

Ley 1092 de Procedimiento Aduanal. Gaceta Oficial, La Habana, 1963.

MARTÍNEZ HIDALGO, J. M.: *Enciclopedia general del mar*, Ed. Garriga S. A., Madrid, 1957.

RIPERT, G.: *Derecho marítimo*. Ed. París, París, 1929.

SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE, A.: *El mar territorial*. Ed. Universidad de La Habana, 1957.

SÁNCHEZ ROCA, M.: *Leyes Civiles de Cuba y su Jurisprudencia.* Vol. I., Ed. LEX, La Habana, 1951.

_____: *Leyes Civiles de Cuba y su Jurisprudencia.* Vol. II. Ed. LEX, La Habana, 1952.

SCHULDRECH, A.: *Derecho de la navegación*, 1950.

SCIALOJA, A.: Derecho de la navegación, 1950.

SOBERÓN VALDÉS, F.: *Fletamento de buques*. Empresa Cubana de Fletes, La Habana, 1974.